Návod k obsluze
Návod na obsluhu
Instruction book
Gebrauchsanleitung
Гарантийный паспорт
Instrukcja obsługi
Notice d'utilisation

ČESKY **3**
SLOVENSKY **29**
ENGLISH **55**
DEUTSCH **81**
РУССКИЙ **107**
POLSKI **133**
FRANÇAIS **159**

Obsah:

Úvod 4

Základní názvosloví jízdního kola 5

Prvních 150 km 8
Proč záběh a proč zrovna 150 km? 9
Co tedy sledovat při záběhu? 9
Jak s kolem jezdit během záběhu? 9
Nářadí, bez kterého se neobejdete 10

Základní pokyny 10

Montážní pokyny 14
Utahovací momenty pro díly jízdních kol 14
Nastavení kola 16
Instalace předního kola 16
Instalace řídítek 16
Instalace sedla 17
Nastavení polohy a sklonu sedla 18
Nastavení správné výšky sedla 18
Instalace karbonové sedlovky 19
Instalace brzdových lanek 19
Seřízení brzd 19
Instalace pedálu 21
Práce přehazovačky a přesmykače 21
Přesmykač 21
Přehazovačka 22
Přenastavení lanka 22
Seřízení ložisek 22
Rychloupínáky 23
Pedály 24
Dětská kola 24
Mazání 25

Garance – všeobecné zásady 26
Poskytnutí záruky v jednotlivých konkrétních případech 26
Důležitá upozornění 27
Záruční list 28
Všeobecné zásady 28
Podmínky záruky 28
Nárok ze záruky zaniká 28

Vážený zákazníku,

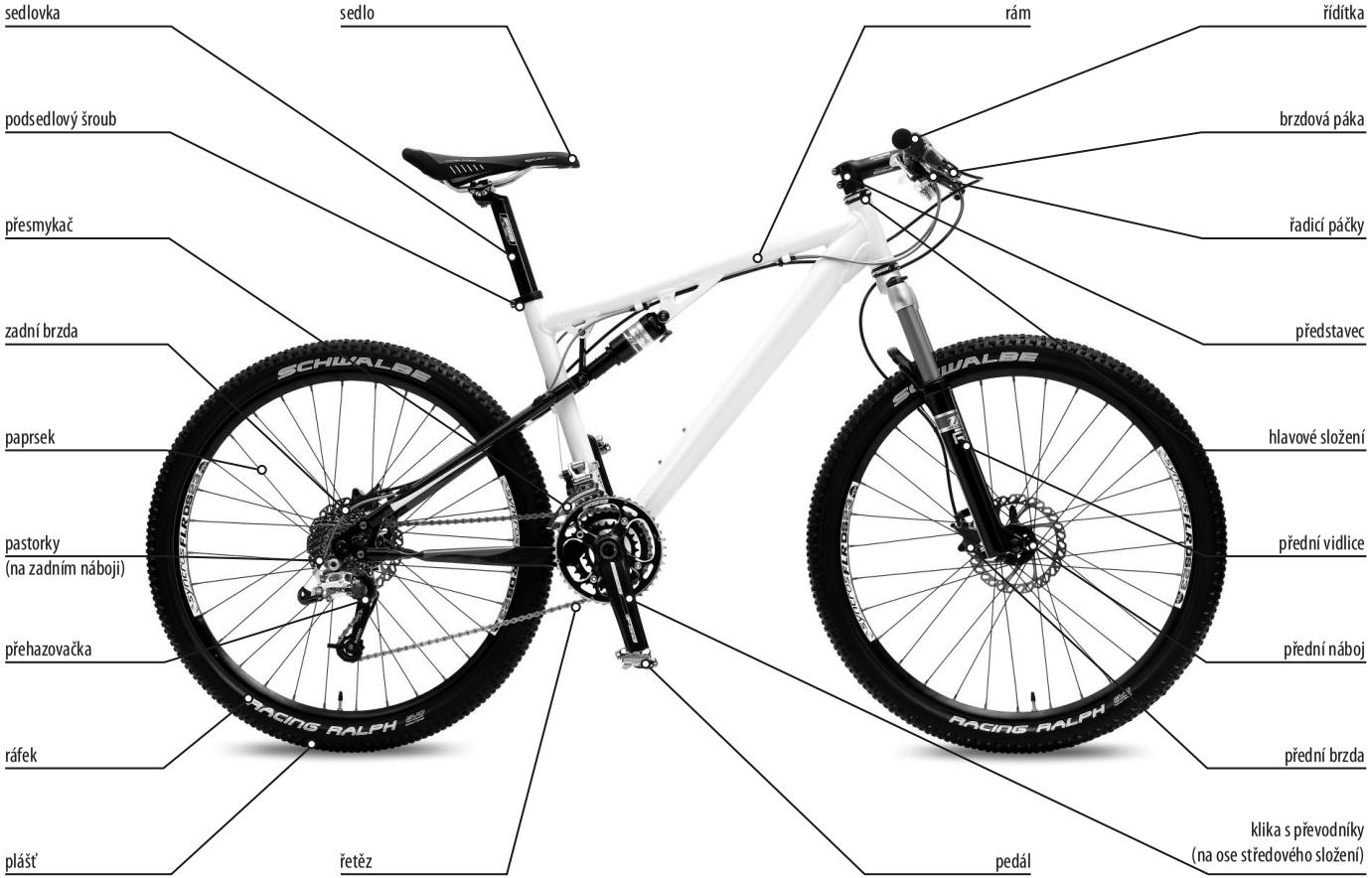
společnost BIKE FUN INTERNATIONAL Vám děkuje za zakoupení jejího výrobku – jízdního kola, které je osazeno kvalitními komponenty renomovaných firem.
Horské kolo je uzpůsobeno pro jízdu v terénu a pokud není vybaveno blatníky a osvětlením, není určeno k běžnému provozu po pozemních komunikacích.
Kola horská a kola trekkingová (city bike), která jsou vybavena blatníky a osvětlením, jsou určena pro provoz po pozemních komunikacích. Při používání kol na veřejných komunikacích je potřeba dodržovat příslušné národní právní předpisy (upravující např. používání osvětlení a odrazových skel).
Kolo je možno používat pouze k účelu, pro který bylo vyrobeno.
Pro další údržbu kola Vám poslouží tento návod, který obsahuje rovněž záruční list a podmínky garance.
Společnost BIKE FUN INTERNATIONAL, výrobce Vašeho nového kola, Vám přeje mnoho krásných a bezpečných kilometrů.

BIKE FUN INTERNATIONAL s.r.o.
Areál Tatry 1445/2
742 21 Kopřivnice
tel.: +420 591 003 630
fax: +420 591 003 600
info@bikefunint.com
www.bikefunint.com

Všeobecné varování

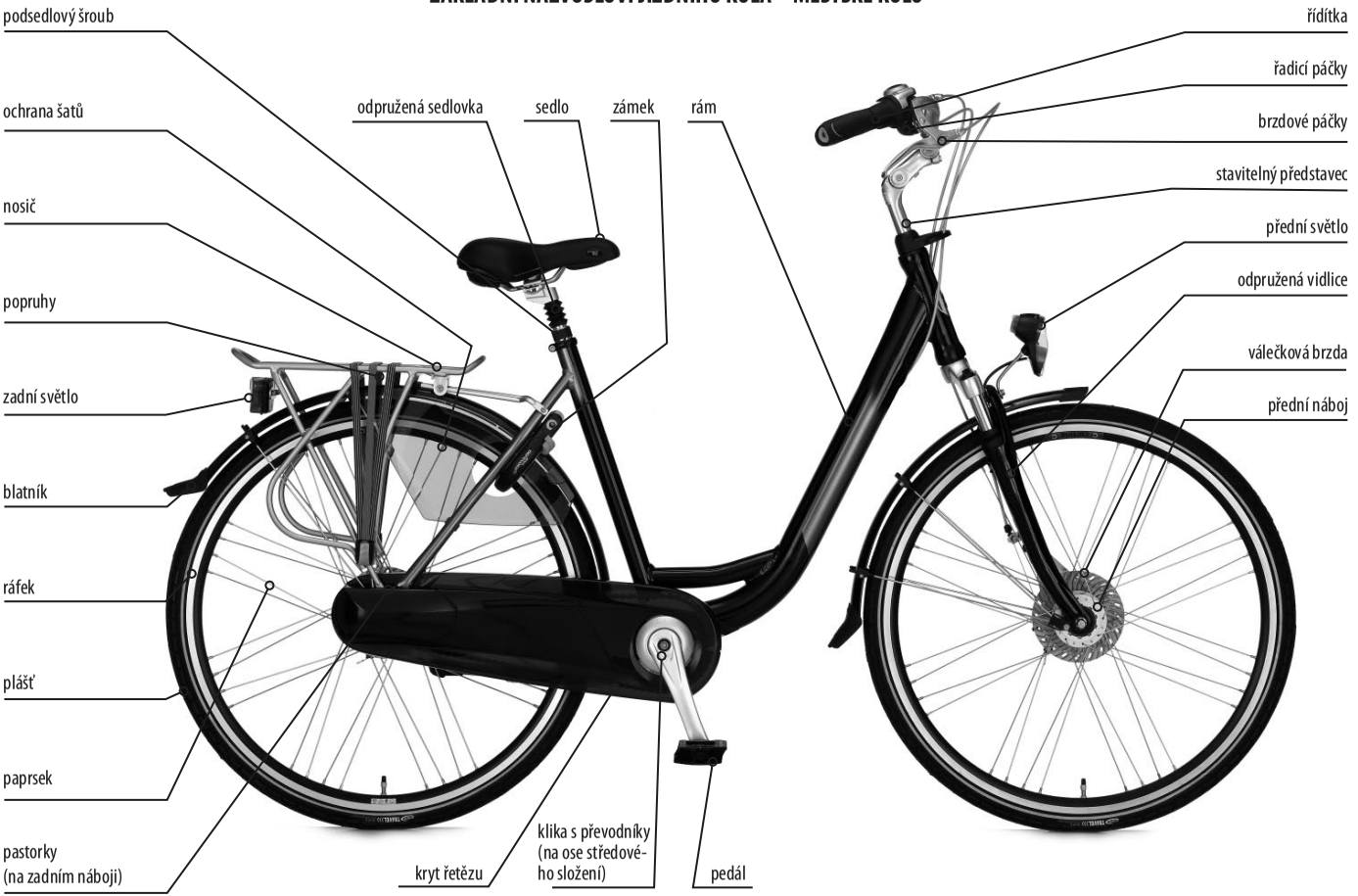
Cyklistika může být hazardní dokonce i při největší opatrnosti. Nezbytná je proto důkladná údržba kola, jelikož snižuje riziko úrazu. Tento manuál obsahuje mnoho varování a výstrah týkajících se následků zanedbané údržby nebo pravidelné technické kontroly Vašeho kola. Mnohá z těchto varování a výstrah říkají: „Můžeš ztratit kontrolu a upadnout." Jelikož výsledkem každého takového pádu může být vážné zranění nebo dokonce i smrt, toto varování by nemělo být nikdy opomíjeno. Při jízdě na kole doporučujeme používat ochrannou přilbu schváleného typu.

ZÁKLADNÍ NÁZVOSLOVÍ JÍZDNÍHO KOLA – HORSKÉ KOLO

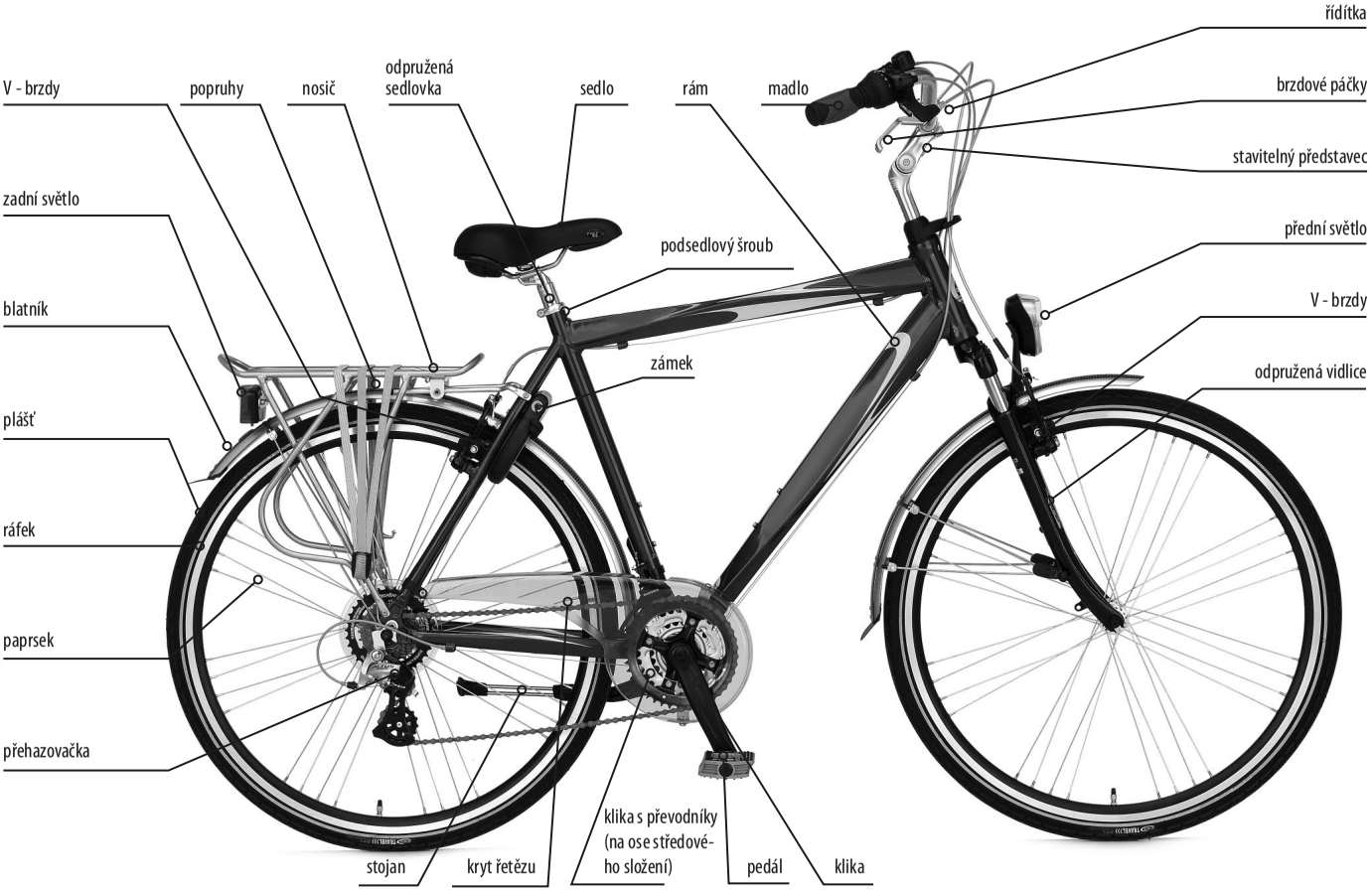


Poznámka: Vybavení jízdního kola se mění dle kategorie!

ZÁKLADNÍ NÁZVOSLOVÍ JÍZDNÍHO KOLA – MĚSTSKÉ KOLO



ZÁKLADNÍ NÁZVOSLOVÍ JÍZDNÍHO KOLA – TREKKINGOVÉ KOLO



JEDNOTLIVÉ KATEGORIE KOL A JEJICH POUŽITÍ:

Dětská kola ISO 8098: všechna dětská kola do velikosti 20" jsou určena pro použití na hřištích a uzavřených plochách a to pouze pod dozorem rodičů, nebo zodpovědné osoby. Doporučené zatížení kol velikosti 20" je do 30 kg; velikost 24" je do 45 kg.

MTB kola ISO 4210-2: jsou určena pro sportovní jízdu v terénu. Doporučené zatížení je do 100 kg.

Treková a městská kola ISO 4210-2: jsou určena pro provoz na pozemních komunikacích a lehkém terénu se zaměřením na turistiku a volný čas. Doporučené zatížení kol nad 24" je do 120 kg.

Pokud je hmotnost jezdce včetně zavazadla vyšší kontaktujte vašeho prodejce, který, je-li to nezbytné, provede úpravy a seřízení.

ZAVAZADLA

Existují různé způsoby převozu zavazadel na jízdním kole. Vaše volba bude v prvé řadě záviset na hmotnosti a objemu zavazadla a na jízdním kole, které hodláte použít. Jezdci na horských kolech a závodní cyklisté používají zpravidla batoh.Vhodnost nosičů pro vaše kolo konzultujte s prodejcem vašeho kola. Pokud je to možné, svěřte jeho instalaci kvalifikovanému personálu prodejny.

PŘEVOZ DĚTÍ

Dětská sedačka je připevněna k rámu kola. Upevnění jsou často řešena pro občasné použití a dětská sedačka tak může být připevněna téměř ke kterémukoliv jízdnímu kolu, které je vybaveno nezbytným příslušenstvím. Informujte se o předpisech pro přepravu dětí, platných ve vaší zemi. S případnými dotazy se obraťte na prodejce vašeho kola. Připojení dětských vozíků za kolo je všeobecně zakázáno.

PRVNÍCH 150 km

Prvních 150 km lze definovat jako zahřívací kolo, ve kterém je život cyklisty naplňován emocemi a pestrými zážitky z nového sportu, ale na straně druhé je testována provozní spolehlivost a životnost kola.
Po veřejných komunikacích jezděte vždy opatrně a dodržujte dopravní předpisy tak, aby nedošlo k ohrožení vás, ani nikoho jiného. Tyto předpisy se mohou v různých regionech a státech lišit.

PROČ ZÁBĚH A PROČ ZROVNA 150 km?

Trocha teorie nikoho nezabije. Každá věc během svého provozu ctí jistý zákon týkající se počtu závad v závislosti na délce jejího užívání. Mechanizmy se více méně poslušně chovají podle celkem přiléhavě nazvané vanové křivky výskytu poruch, která má tři zásadně odlišná provozní období. Na počátku poměrně prudce počty závad klesají, pak přijde dlouhý úsek s jejich rovnoměrným nízkým výskytem a nakonec se začnou poruchy zase objevovat stále častěji.
První etapou je právě záběh, druhou lze označit jako optimální dobu provozu. Dlouhodobý provoz s minimálními poruchami je pak odměnou za naši starostlivost a údržbu. Na provozní dobu zvýšeného dohledu vyjádřenou cifrou 150 km je třeba pohlížet jako na dobu vhodnou k provedení první garanční prohlídky určenou na základě servisních zkušeností. Vychází se i z předpokladu, že dražší, více provozně zatěžovaná kola budou pečlivěji majiteli sledována. Nevykládejte si ale termín první záruční opravy jako den, kdy se na vaše kolo poprvé někdo podívá. Mohl by vám totiž také rovnou některé díly, například kliky nebo řízení, vyměnit za nové – a to na váš účet. Zanedbanou údržbu totiž nepokrývá ani celoživotní záruka.

CO TEDY SLEDOVAT PŘI ZÁBĚHU

I když je kolo správně předprovozně seřízeno, výrobní technologie dílů i jejich montáž vyžadují určitý provozní čas ke stabilizaci správné funkce. Obecně vše, co se hýbe a točí, si potřebuje nalézt a vyhladit svoji dráhu a vše na pevno mechanicky spojené si musí vzájemně sednout a vytvořit potřebné styčné plochy. Ohlazením drsností styčných povrchů dojde ke vzniku vůlí u točivých nebo kluzných uložení a u pevných spojů k jejich uvolnění.
Co to znamená? Pedály mohou jít zpočátku ztuha, ale za čas mají znatelnou vůli. Stejně tak sedlovka, se kterou se jen obtížně nastavovala výška sedadla. U drahých dílů s broušenými drahami je tento problém většinou jednorázově doseřízením vyřešen. Naopak součástky s lisovanými, často nekruhovými a málo tvrdými plochami pro kuličky se obtížně seřizují a dosažení stavu dlouhodobě optimálního nastavení je u nich někdy prakticky nemožné. Jednotlivá ostře sledovaná místa, jejichž zanedbaná údržba může mít výrazný vliv i z hlediska bezpečného provozu: Doporučení: pokud dojde provozem k poškození dílů nebo součástek jízdního kola, neprodleně je vyměňte!!! Používejte výhradně originální náhradní díly zakoupené u autorizovaných prodejců!!!

Doporučujeme Vaše kolo nechat v pravidelných intervalech alespoň jednou ročně zkontrolovat v autorizovaných servisních dílnách! V případě nehody důrazně doporučujeme nechat si kolo odborně zkontrolovat v autorizovaném servisu.

1. spojení klik s hřídelem
- dotažením šroubu/matice v ose klíčem zkontrolujte spojení klik s hřídelem zpočátku před každou jízdou, později občas, ale vždy, když se ze středového složení ozývají pravidelné zvuky nebo je podezření na vznik vůle. Na vůli vzniklou nedostatečným utahováním šroubu kliky (vzniká deformace čtyřhranu kliky) v ose se nevztahuje nárok na reklamaci či výměnu.

2. dotažení pedálů v klikách
- nejenom po první jízdě se jistě vyplatí klíčem č. 15 zkontrolovat, zda čela os dostatečně sedí na ploše klik. Na nedotažené pedály v klikách a následné vymačkání (poničení) závitu v klikách se nevztahuje nárok na reklamaci či výměnu.

3. hlavové složení
- před každou jízdou se přesvědčte o dotažení pojistné matice řízení a zjistěte poklepnutím předního kola, zda nevznikla vůle v uložení, která by postupně mohla misky řízení zcela znehodnotit.
  Na nedotažení a následné poničení hlavového složení se nevztahuje nárok na reklamaci či výměnu.

hlavové složení integrované
- před každou jízdou se přesvědčte o dotažení imbusového šroubu umístěného nahoře hlavového složení a poklepáním předního kola zjistíte, zda nevznikla vůle v uložení, která by postupně mohla misky řízení zcela znehodnotit.
  Na nedotažení a následné poničení hlavového složení se nevztahuje nárok na reklamaci či výměnu.

4. šrouby představce
- občas je dobré přitáhnout vřeteno představce a zejména šroub objímky – točící se řídítka jsou pro jízdu velmi nebezpečná.

5. brzdy
- před každou jízdou zmáčkněte obě brzdové páky a pohledem zkontrolujte, zda jsou přední i zadní brzdové botky vůči ráfku správně nastaveny – dále viz. Základní pokyny.

JAK S KOLEM JEZDIT BĚHEM ZÁBĚHU?

Citlivěji a vnímavěji, než s kolem již zajetým. Z počátku jezděte pomaleji, vyhýbejte se extrémním sjezdům v náročném terénu. Ten si můžete dovolit, až překonáte nejistotu a získáte zručnost v řízení svého nového kola. Rozhodně se vyplatí v prvních kilometrech sbírat zkušenosti, sledovat kolo a následně seřídit a dotáhnout vše, co se povolí. Tak nářadí vždy s sebou, rozum do hrsti a hlavně s citem!
Doladěním seřizovacího šroubu přehazovačky, většinou o půl až jednu otáčku, lze obnovit tichý chod. U přesmykače se seřízení provede stavěcím šroubem na řazení, ale někdy je příčinou příliš nebo zase málo napjaté lanko a tah je potřeba upravit. Stává se také, že nevhodná poloha vodítka přidrhává o řetěz nebo dokonce sníží schopnosti řazení. Přesmykač musí být rovnoběžně s převodníky a ve správné výšce. Seřízení je podmínkou funkce nutnou, nikoliv postačující. Není-li v pořádku řetěz, nemůže ani

pohon dobře chodit. Tuhý článek znamená snížení průchodnosti řetězu vodítkem, jeho špatný náběh na zuby pastorků a zejména na těch nejmenších se pak projeví střílením nebo přeskakováním. Stejně tak suchý řetěz ztěžuje svým mechanickým odporem jízdu a podstatně zpomaluje proces řazení. Pro mazání používejte raději řídké oleje s teflonem a vysokou schopností zavzlínat dovnitř (např. GT 85) nebo speciální mazadla na řetězy (Castrol). Klasické strojní oleje jsou sice podstatně levnější, ale řetěz se musí s nimi doslova prolít, přebytečný olej s povrchu utřít a přesto zabránit vzniku šmíru je prakticky nemožné. Řetězu se vyplácí věnovat pozornost od počátku až do konce jeho technického života. Když totiž propásnete čas vhodný k výměně, je téměř jisté, že budete měnit také kazetu a možná i převodníky. (To se ale určitě během prvních 150 km nestane).
A nezapomeňte – pokud budete z jakéhokoli důvodu rozpojovat řetěz – že každé jiné místo než černý čep je pro to vhodné. Černé spojovací čepy mají totiž větší průměr než ostatní a jejich protlačením ven se zvětší otvor v článku natolik, že zde další zatažení čepu nemá naději na spolehlivé fungování a je velmi pravděpodobné, že se řetěz tady zase rozpojí. Černé čepy používejte zásadně ke spojování, při rozpojení se jim vždy vyhněte.

NÁŘADÍ, BEZ KTERÉHO SE NEOBEJDETE

- imbusové klíče 8, 6, 5, 4, 3, 2
- stranové klíče tenké 17, 14, 13
- křížový šroubovák jemnější a větší
- montážní páky
- stranové klíče 15, 10 (2x), 9, 8
- klíče na hlav. slož. 40, 36, 34 (2x podle potřebného rozměru)
- sadu na opravu duší
- hustilka

Rozšířené vybavení navíc

- nýtovač řetězu HG
- stahovák na kliky (s příslušným stran. klíčem)
- přípravek na uvolnění pastorků 2x (biče)
- centrovací klíč
- stahováky nebo speciální klíče na kazety
- uzavřený maticový klíč 14(15) mm
- centrovací vidlice
- měrky na opotřebení řetězu a pastorků.

Mnohé servisní práce a opravy vyžadují odborné znalosti a nářadí. Nikdy nezačínejte s jakoukoli úpravou na kole, pokud máte sebemenší pochybnosti o Vašich schopnostech k dokončení opravy. Nedůkladný servis může ohrozit Váš život či zdraví nebo způsobit škodu na Vašem kole či třetím osobám.

ZÁKLADNÍ POKYNY

Upozornění: na jízdním kole je mnoho pohyblivých komponentů (zapletená kola, převodník, řetěz, . . .), při jejichž použití hrozí riziko zachycení končetiny, vlasů nebo částí oblečení. Dbejte proto zvýšené opatrnosti nejen při běžném používání, ale i při údržbě jízdního kola.
Kolo a jeho komponenty mají svou životnost a použité materiály se časem unaví. Pokud životnost určitého komponentu končí, může tento najednou selhat a zapříčinit vážná zranění nebo smrt jezdce. Při výskytu jakýchkoli signálů ukazujících, že končí životnost určitého komponentu, je nutné jej neprodleně vyměnit.
Havárie může předčasně ukončit životnost jednotlivých komponentů kola. Tyto pak mohou náhle selhat a zapříčinit ztrátu kontroly nad řízením a ohrozit Váš život či zdraví nebo způsobit škodu na Vašem kole či třetím osobám.
Ohnuté části, obzvláště ty, které jsou vyrobeny z hliníku, se mohou zlomit bez předchozího varování. Ty také nemohou být opraveny
resp. narovnány, protože stále hrozí riziko jejich zlomení. Týká se to zvláště vidlic, řídítek, představce, klik a pedálů. Pokud jste na pochybách, bezpečnější je, tyto části vyměnit. Obraťte se na prodejce vašeho kola.
Pokud je vaše kolo osazeno karbonovými komponenty, je bezpodmínečně nutné, abyste kolo po nehodě nechali odborně prohlédnout u prodejce vašeho kola . Karbon je extrémně silný a trvanlivý materiál, který se vyznačuje nízkou hmotností. Díky těmto vlastnostem se hodí pro výrobu vysoce kvalitních součástek.
Karbon je však také křehký a v případě nehody má tendenci se na místě ohybu lámat. Pokud je karbonová součástka vystavena jakémukoliv silnému nárazu nebo nadměrnému zatížení, její poškození se nemusí navenek projevit. To však neznamená, že zůstala nepoškozena. Poškození vnitřních karbonových vláken se totiž nemusí projevit změnami na povrchu materiálu.
Používat karbonové součástky poté, co byly vystaveny silnému nárazu nebo nadměrnému zatížení, je proto velmi nebezpečné. Poškozené karbonové komponenty mohou nenadále prasknout a způsobit vážné zranění jezdce.
Pokud karbonový rám, vidlice nebo jiný komponent vašeho kola začne vydávat cvakavé zvuky nebo na něm objevíte jakékoliv

protlačeniny, deformace, změny barevnosti, škrábance nebo rýhy, kolo v žádném případě nepoužívejte, dokud poškozená součástka nebude vyměněna! Ihned kontaktujte prodejce vašeho kola a situaci s ním konzultujte.
Karbonové komponenty se nikdy nesmí dostat do styku s vysokými teplotami, které jsou nutné například při práškovém nástřiku nebo při vypalování laku. Taková teplota by mohla komponent poškodit. Vyhněte se také uchovávání kola v autě, pokud je vystaveno silnému slunečnímu záření. Stejně tak své kolo neskladujte v blízkosti zdrojů tepla.

Přední vidlice:

Ohnuté nebo poškozené vidlice by měly být vyměněny, nikdy je neopravujte.

Přední kolo:

Kolo musí být usazeno v přední vidlici a řádně dotaženo pojistnými maticemi. Náboj je utěsněn proti vlhkosti a nečistotám, ale měl by se opakovaně prohlížet zejména po jízdě náročným terénem (náročným terénem se v celém tomto manuálu rozumí terén prašný, blátivý, s výmoly apod). Kolo se musí při ručním protočení volně otáčet s velmi malým třením nebo vůlí.
Jízda se špatně nastavenými rychloupínáky může zapříčinit viklání nebo uvolnění kola, což může poškodit kolo a způsobit vážné zranění nebo smrt. Což může ohrozit Váš život, zdraví, nebo způsobit škodu na Vašem kole či třetím osobám.

Proto je nezbytné:
1) Požádat svého prodejce, aby Vám pomohl s přesnými postupy, jak bezpečně upevnit a odmontovat kola.
2) Porozumět a uplatňovat správné techniky upínání kola rychloupínáky.
3) Před každou jízdou ověřit, že kolo je bezpečně upevněné.
   Odstranění nebo poškození rychloupínacího mechanismu je velmi nebezpečné a může způsobit neplatnost záruky a vést k vážným zraněním nebo smrti.
   Nesprávné nastavení rychloupínacího mechanismu může zapříčinit viklání nebo uvolnění kola, což může vést k vážným zraněním nebo smrti.
4) Před každou jízdou ověřit, že ráfek není nadmíru opotřeben, což může ohrozit Váš život či zdraví nebo způsobit škodu na Vašem kole či třetím osobám.

Zadní kolo:

Kolo musí být usazeno v zadní vidlici a řádně dotaženo pojistnými maticemi. Náboj je utěsněn proti vlhkosti a nečistotám, ale nezapomeňte jej opakovaně prohlížet zejména po jízdě náročným terénem. Kolo se musí při ručním protočení volně otáčet s velmi malým třením nebo vůlí. Jízda se špatně nastavenými (nedotaženými) rychloupínáky může zapříčinit viklání nebo uvolnění kola, což může ohrozit Váš život či zdraví nebo způsobit škodu na Vašem kole či třetím osobám.

Proto je nezbytné:
1) Požádat svého prodejce, aby Vám pomohl s přesnými postupy a ukázkou, jak bezpečně upevnit a odmontovat kola.
2) Porozumět a uplatňovat správné techniky upínání kola rychloupínáky.
3) Před každou jízdou ověřit, že kolo je bezpečně upevněné.

Odstranění nebo poškození rychloupínacího mechanismu může zapříčinit viklání nebo uvolnění kola, což může ohrozit Váš život či zdraví nebo způsobit škodu na Vašem kole či třetím osobám.

Ráfek:

Ráfky udržujte nepoškozené a správně vycentrované.
Pravidelně kontrolujte jejich stav a stav jejich opotřebení.

Stav opotřebení
a) Safety systém – při opotřebení ráfku indikuje hloubka podélné linky na brzdové ploše. V případě, že její hloubka je minimální, ráfek nepoužívejte a požádejte Vašeho prodejce o výměnu.
b) RDA systém – opotřebení či poškození ráfku je indikováno barevnou tekutinou vytékající z dutin ráfku. V tomto případě ráfek

nepoužívejte a požádejte Vašeho prodejce o výměnu.

Středové složení:

Středové složení prohlížejte pravidelně a vždy po jízdě v náročném terénu. Hřídel se musí volně otáčet bez stranové vůle. Jistící kroužek musí být dotažen a ložiska dobře namazaná.

Řídítka:

Maximálně je přizpůsobte vlastnímu pohodlí a dotáhněte dostatečně všechny šrouby představce v místě průchodu řídítka představcem.

Označení minimálního vytažení zasunutí nesmí být viditelné nad hlavovým složením. Poškození rukojetí řídítek může zapříčinit ztrátu kontroly a pád. Vysazená rukojeť řídítek může ohrozit Váš život či zdraví nebo způsobit škodu na Vašem kole či třetím osobám. Doporučujeme šrouby k připevnění řídítek dotahovat momentem 7Nm. Pokud jsou Vaše řídítka osazená nástavci řídítek (rohy), doporučujeme je dotahovat momentem 7 Nm.

Přehazovačka a přesmykač:

Udržujte je správně nastavené. Přeřazujte jen pokud šlapete a při jízdě do kopce se snažte odlehčit nohy při řazení (zmenšit napětí v řetězu), vyhněte se nárazu na zadní přehazovačku.
Pokud máte špatně nastavenou přehazovačku nebo přesmykač, nikdy nepřehazujte na nejmenší nebo největší ozubené kolo. Může dojít k zablokování řetězu a následné ztrátě kontroly a pádu.

Převodovka zapouzdřená v náboji zadního kola: Městská kola mívají obvykle převodovku zapouzdřenou v náboji zadního kola.

Řetěz:

- Měřte opakovaně natažení a vyměňte jej, je-li to nutné (přibližně po ujetí 1000 km).
- Často jej mažte a čistěte řídkým olejem, přebytečné mazivo setřete hadříkem.
- Životnost řetězu může být různá podle značky řetězu a podle provozních podmínek.

Doporučujme vyměnit řetěz ve specializovaných servisech.
U jednorychlostních kol je nutné dodržet dostatečné napnutí řetězu. Pokud dojde k povolení, je nutné opětovné napnutí. Řetěz napněte povolením matice zadního kola a tahem kola směrem ven řetěz napnete. Nakonec matice zadního kola dotáhněte.

Městská kola jsou obvykle vybavena celokrytem řetězu. Tento kryt chrání řetěz před blátem a dešťovou vodou a jezdce před mastnotou z řetězu).
Pravidelně kontrolujte napnutí řetězu. Otevřete kryt řetězu a zkontrolujte napnutí. Pokud zatlačíte na řetěz (mezi předním a zadním řetězovým kolem) a ten se posune (směrem nahoru nebo dolů) o přibližně 10 mm, je jeho napnutí optimální. Pokud se řetěz posune o více než 10 mm, jeho vypnutí je příliš malé a je potřeba řetěz více napnout. Povolte zadní šrouby a posuňte kolo směrem dozadu. Po tomto seřízení šrouby opět utáhněte.

Trekkingová kola mají většinou otevřený kryt řetězu, který chrání jezdce před mastným řetězem.

Pneumatiky:

Pneumatiky udržujte natlakovány na správnou hodnotu, která bývá uvedena na boku pláště. Používejte ruční nebo nožní hustilku. Zkontrolujte, zda jsou pneumatiky řádně uloženy v ráfku.
Nikdy nepřehušťujte pneumatiku. Nadměrným tlakem může pneumatika přečnívat z ráfku a zapříčinit poškození kola a zranění jezdce nebo okolních chodců či přihlížejících. Nikdy nepoužívejte vzduchové hadice na čerpacích stanicích k nafoukání Vašeho kola.

Kliky a pedály:

Pedály příležitostně promazejte, zejména po jízdě v náročném terénu. Nepokoušejte se narovnat případné ohnutí klik nebo

převodníku. Po první jízdě dotáhněte klikové šrouby, zkontrolujte šrouby převodníku a pedálové hřídele. Nikdy nepokračujte v jízdě, pokud se uvolní klika (čtyřhran kliky) na středové hřídeli, nebo pedál v klice. Na vůli v klikách a pedálech vzniklou nedostatečnou údržbou se nevztahuje nárok na reklamaci.

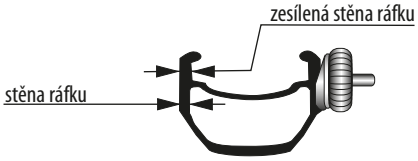
Klipsny:

Užívání klipsen vyžaduje značnou míru zručnosti. Pokud toto neovládáte automaticky, je vyžadována značná míra soustředění, které může snížit Vaši pozornost při řízení a zapříčinit ztrátu kontroly a pád. Používání klipsen procvičujte pouze mimo nebezpečné a rušné cesty. Neutahujte klipsny, dokud si nejste jisti jejich užíváním. Nášlapné pedály je možné užívat pouze v kombinaci se speciálně upravenými botami, které pevně zapadají do pedálu. Jízda vyžaduje dokonalou znalost užívání nášlapných pedálů, jinak je odvedena pozornost při řízení, což vede ke ztrátě kontroly a k pádu. Používání nášlapných pedálů procvičujte pouze mimo nebezpečné a rušné cesty.

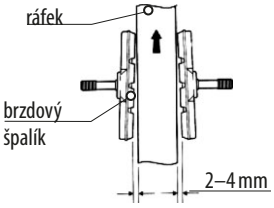
Brzdy:

Varování: U modelů kol s brzdami typu V – brake či jinými ráfkovými brzdami, dochází k probrodění brzdící plochy ráfku. Proto je třeba věnovat pozornost opotřebení ráfku a brzdového špalku. Na našich modelech kol najdete dvojí druh indikace opotřebení ráfku.

a) Černá indikační linka na brzdové ploše – pokud dojde v důsledku opotřebení k přerušení či vymazání indikační linky neprodleně tento ráfek vyměňte.
b) Indikační systém SCR – po opotřebení bočnice ráfku nastává deformace brzdové plochy a poškození dutiny ráfku. Kolo vykazuje velkou házivost, přitom plášť zůstává bezpečně usazen.



Doporučené opotřebení brzdné plochy 0,35 mm.



Udržujte brzdové gumičky nastavené 2–4 mm od ráfku s mírným sklonem dle obrázku. Kontrolujte jejich opotřebení a je-li to nutné, vyměňte je. Očistěte olej nebo nečistotu nahromaděnou na ráfku i na brzdových botkách.
Velice důležité je přesné nastavení brzd vzhledem k rozsahu pohybu brzdové páky tak, aby byla využita plná brzdící síla v rámci tohoto rozsahu. Pokud není dosažen maximální brzdný účinek v rámci rozsahu pohybu brzdové páky, můžete ztratit kontrolu vedoucí k ohrožen í Vašeho života či zdraví nebo způsobit škodu na Vašem kole či třetím osobám.
Upozornění: jízda za mokra je mnohem náročnější než za sucha. V tomto případě je snížena účinnost brzd, a proto by se měl cyklista chovat obezřetněji.

Ovládací lanka:

Lanka správně napněte. Pravidelně je kontrolujte, nenechávejte je volná a při opotřebení je vyměňte. V žádném případě netvořte na lanku smyčky. Proti roztřepení konce lanka použijte hliníkové koncovky.

Přizpůsobení sedla:

Výšku a úhel přizpůsobte vlastnímu pohodlí. Nevytahujte sedlovou trubku výše, než je značka minimálního zasunutí do rámu kola. Pokud se sedlo otáčí v rámu, dotahujte sedlo sedlovým šroubem.
Pokud je sedlovka vytažena výše než je značka minimálního vložení, může dojít k jejímu zlomení, následně pak ke ztrátě kontroly a upadnutí. Po jakékoli manipulaci se sedlem se ubezpečte, že jste jej před jízdou řádně upevnili, jinak může dojít ke zničení sedla nebo ztrátě kontroly a upadnutí. Průběžně provádějte kontrolu a ubezpečujte se, že sedlo je dobře upevněné.
Jízda se špatně dotáhnutou sedlovkou může umožnit sedlu otočení nebo pohyb, který může způsobit ztrátu kontroly a pád.

Proto:

1) **Požádejte prodejce, aby Vám poradil s přesnými postupy a technikami správného upevnění sedlovky.**
2) **Pochopte a uplatňujte správné techniky rychloupevnění sedlovky.**
3) **Před každou jízdou nejprve zkontrolujte bezpečné upevnění sedlovky.**

Reflektory a odrazová skla:

Reflektory a odrazová skla by měla být namontována na přední vidlici, na zadní straně pedálu a na drátech kol. Při poškození by měly být okamžitě vyměněny.
Jízda za šera, za tmy a v období snížené viditelnosti bez vhodných světel a odrazek je nebezpečná a může vést k vážným zraněním nebo smrti.

Rám:

Kontrolujte opakovaně případné poškození v barvě okolo spojení trubek. Tímto způsobem se může projevovat ohnutí nebo prasknutí rámu.
Ohnutý nebo prasknutý rám ihned vyměňte, neboť dochází k nadměrnému namáhání další části rámu, čímž vzniká velké nebezpečí úrazu.

Hlavové složení:

Dbejte na těsné dotažení jisticí matice, vidlice se má volně otáčet. Matice a šrouby dotahujte pravidelně podle potřeby. Kontrolujte nepoškozenost všech částí a dbejte na správné sestavení všech dílů při opětovné montáži hlavového složení.
Nevhodná úprava hlavového složení může mít vliv na schopnosti řízení a zapříčinit ztrátu kontroly a pád. Zavezte své kolo k prodejci a nechejte si upravit hlavové složení odborníkem.

MONTÁŽNÍ POKYNY

Doporučené utahovací momenty pro díly jízdních kol

Všechny utahovací momenty jsou uvedeny v jednotkách **Newton-Metr [Nm]**. V případě jakýchkoliv nejasností se obraťte na Vašeho prodejce.	
Díl	utahovací moment [Nm]
– výplet, náboj, kazeta –	
Kazeta	30–45
Utažení matic na ose náboje k rámu (neplatí pro rychloupínací typy)	29–40
Volnoběžné kolečko	34–45
– hlavové složení, řidítka, sedlo, sedlovka –	
Šroub představce pro závitové hlavové složení	19–30
Fixační šroub představce (pro bezzávitové „ahead" hlavové složení)	6–9
Představec – dotažení řídítka 4 šrouby	9–12
MTB – rohy	6–12
Dotažení sedla v sedlovce	2 šrouby 17–19 1 šroub 24–30

Díl	utahovací moment [Nm]
Sedlovka – dotažení v rámu. POZOR: sedlovka potřebuje jen minimální dotažení, aby nesklouzka do rámu a nebo aby se v rámu nepřetáčela. Přílišné dotažení může poškodit sedlovku i rám.	5–7
– kliky, středové složení, pedál –	
Pedál do kliky	35–40
Shimano® Octalink XTR dotažení kliky šroub (M15 thread) (NE!! Hollowtech II)	40–49
Shimano® Hollowtech II misky středového složení (2004 XTR, XT, Dura-Ace)	34–50
Shimano® Hollowtech II misky středového složení (2004 XTR, Dura-Ace, XT)	10–15
Shimano® Hollowtech II levá strana seřizovací šroub	0,5–0,7
Klika dotažení k ose (včetně čtyřhranných os, i ISIS-typ)	34–45
Středové složení zapouzdřené	40–50
– přehazovačka, přesmykač, řazení –	
STI řazení k řídítku	5,5–8
Otočné řazení / řazení v rukojeti	„Revo“ shifter 5,6–7,9
FD objímka (přední měnič)	5,0–6,8
FD objímka (přední měnič) Karbonové rámy	1,2–2
FD dotažení lanka	4,5–6,8
RD dotažení k rámu (zadní měnič)	8–10
RD dotažení lanka	3,4
RD dotažení kladek měniče	3,4–4
– brzdy –	
Brzdové čelisti (silniční)	7,9–10
Brzdové čelisti MTB	5,6–6,8
Brzdové špalky – závitové	5,6–6,8
Brzdové špalky – bez závitu	7,9–9
Brzdové čelisti MTB uchycení lanka	5,6–7,9
Brzdové čelisti silniční uchycení lanka	5,6–7,9
Brzdové páky – MTB typ	5,6–7,9
Brzdové páky – STI, ERGO	5,6–7,9
– diskové brzdy –	
Disc rotor k náboji	Hayes® 5,6
Hydraulické brzdové čelisti / rám	5,6–7,9
Hydraulická hadice / páka / čelisti	4,5–6,8

Přepočty na jiné míry:

in-lb. = ft-lb. × 12 in-lb. = Nm × 8.851 in-lb. = kgf-cm / 1.15

NASTAVENÍ KOLA PODLE POTŘEB JEZDCE

Vaše tělesná výška je rozhodujícím měřítkem při určení správné velikosti rámu, kterou potřebujete. Dbejte především na dostatek místa pod rozkrokem, aby nedošlo ke zranění, když rychle seskočíte z kola.

Výběr konkrétního modelu již do značné míry předurčuje posez, ve kterém budete na kole jezdit. Výměnou některých komponentů můžete kolo přizpůsobit proporcím vašeho těla. To se týká především sedlovky, představce a brzdových páček.

Všechny úkony popsané v této kapitole vyžadují zkušenosti, patřičné nářadí, manuální zručnost a kvalifikaci. Omezte se na nastavení polohy sedla, ostatní úkony raději přenechejte kvalifikovanému personálu. Pokud nebudete spokojeni s nastavením vašeho kola, posezu nebo s některým komponentem, obraťte se na vašeho prodejce.

UPOZORNĚNÍ: Věnujte obzvláštní pozornost dotahování šroubových spojů. Dodržujte předepsané utahovací momenty, Protože příliš volné nebo utažené šrouby mohou vést k poškození sedlovky. Používejte momentový klíč a nikdy nepřekračujte povolený utahovací moment.

INSTALACE PŘEDNÍHO KOLA

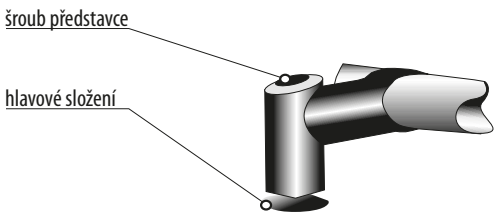
- Uvolněte rychloupínák (matice).
- Vložte kolo do koncovek vidlice.
- Přesuňte páku rychloupínáku o 90 stupňů od osy kola a zvolna dotáhněte křídlovou matici.
- Zaklopte rychloupínák do zamčené polohy (mělo by to být uděláno stiskem palce).
- **UPOZORNĚNÍ: Ujistěte se, že je kolo uzamčeno v rychloupínacím mechanizmu nebo pevně dotažené maticemi.**

INSTALACE ŘÍDÍTEK

- Povolujte šroub v představci dokud se neuvolní kužel. Vložte jej do trubky přední vidlice nejméně na čáru minimálního vložení!
- Řídítka jsou kolmá k přednímu kolu.
- Před dotažením pozorně prostuduj předepsané utahovací momenty instalace karbonového řídítka v představci.
- Zkontrolujte dotažení držením předního kola mezi Vašima nohama a zkuste otáčet řídítka.

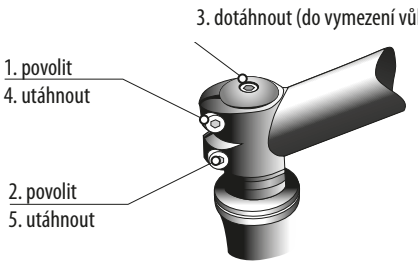
INSTALACE ZÁVITOVÉHO PŘEDSTAVCE DO VIDLICE

- Povolujte šroub v představci, dokud se neuvolní kužel. Vložte jej do trubky přední vidlice nejméně na čáru minimálního vložení!
- Řídítka jsou kolmá k přednímu kolu.
- Dotáhněte pevně šroub v představci.
- Zkontrolujte dotažení držením předního kola mezi Vašima nohama a zkuste otáčet řídítka.
- **POZOR: Nikdy nevysunovat nad rysku označující max. nebo stop**



INSTALACE DO AHEAD PŘEDSTAVCE NA VIDLICI

- Povolujte čelní a boční šrouby v představci a šroub hlavového složení. Nasuňte jej na trubku přední vidlice.
- Řídítka jsou kolmá k přednímu kolu.
- Dotáhněte pevně šroub hlavového složení v představci a všechny šrouby představce.
- Zkontrolujte dotažení držením předního kola mezi Vašima nohama a zkuste otáčet řídítka.
- **UPOZORNĚNÍ: šrouby představce doporučujeme dotahovat momentem 7 Nm. Pozor na přetažení šroubů. Mohlo by dojít k poškození představce.**

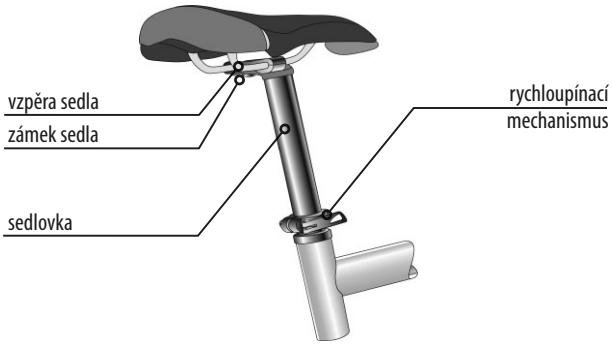


INSTALACE SEDLA

- Namažte sedlovku a vložte ji do rámu, nejméně však na čáru minimálního vložení. Upevněte pomocí rychloupínacího mechanizmu, nebo šroubu. Před dotažením pozorně prostuduj předepsané utahovací momenty.
- Nastavte úhel sedadla vodorovně s podložkou. Dotáhněte zámek sedla.
- Zkuste otočit sedlem pro kontrolu dotažení.

POZNÁMKA: Sedlo může být přizpůsobeno do blízké nebo vzdálené polohy od řídítek. Toho lze dosáhnout posouváním sedla po lyžinách a zajištěním zámku sedlovky nebo pevným dotažením matice.

Pozor: Nikdy nevysunujte sedlovku nad rysku označující max. nebo stop.



NASTAVENÍ POLOHY A SKLONU SEDLA

Váš posez na kole a s tím související jízdní komfort a síla, kterou šlapete do pedálů, jsou z části určeny vzdáleností sedla od řidítek. Tuto vzdálenost lze částečně měnit posunem ližin sedla ve svorce sedlovky.

- Pro správné šlapání potřebujete mít sedlo nastaveno ve vodorovné poloze. Pokud jej nakloníte vpřed, přenesete těžiště více nad řidítka a vaše váha bude více spočívat na rukou. Rovněž musíte počítat s tím, že budete mít tendenci ze sedla sklouzávat.

U nových typů sedlovek hlavice určují jak naklonění tak i vertikální polohu sedla a jsou zajištěny centrálním imbusovým šroubem.

Některé sedlovky mají šrouby dva pro přesnější nastavení sklonu. Jiné typy mají tzv. sedlový upínací šroub, který má obvykle dvě matice našroubované na jediném průchozím šroubu.

- Povolte jeden nebo oba šrouby v horní části sedlovky. Otočte šrouby maximálně o dvě až tři otáčky vlevo, jinak můžou vypadnout. Posuňte sedlo podle potřeby vpřed nebo vzad. Můžete do něj lehce udeřit, aby se posunulo.
- Než šrouby utáhnete, tak se ujistěte, že je sedlo vodorovně. Zkontrolujte, zda jste sedlovku správně upnuli – uchopte sedlo na obou koncích rukama a pokuste se jím otočit. Když se vám to nepovede, vše je v pořádku.

UPOZORNĚNÍ: Nezapomeňte, že šroubová spojení musí být dotažena na daný utahovací moment. Nedodržení těchto hodnot může vést k nežádoucímu zasouvání sedlovky nebo k jejímu poškození. Předepsané hodnoty naleznete přímo na sedle nebo příslušných manuálech. Ližiny uchyťte do sedlové svorky pouze v jejich rovné části, aby nedošlo k uvolnění sedla!

NASTAVENÍ SPRÁVNÉ VÝŠKY SEDLA

Správná výška sedla je výška, která vám poskytuje maximální účinnost a komfort při šlapání. Při šlapání byste neměli být schopni v nejnižším bodě nohu úplně natáhnout, jinak vaše šlapání bude neohrabané. Výšku sedla si můžete nastavit následným jednoduchým způsobem. Nejlépe toho docílíte s botami s plochou podrážkou.

- Posaďte se na sedlo a dejte jednu patu na šlapátko v nejnižší poloze. V této pozici by noha měla být úplně natažená a kyčle by neměly být nakloněny na žádnou stranu.
- Pro nastavení výšky sedla povolte utahovací šroub, nebo páčku rychloupínáku sedlovky (před tím si však přečtěte kapitolu „Rychloupínáky"). K povolení šroubu použijte odpovídající nářadí, otočte nejdříve dvě nebo tři otáčky proti směru hodinových ručiček.

UPOZORNĚNÍ: U některých modelů horských kol umožňuje snížená poloha sedla lepší ovladatelnost kola. Snížit výšku sedla je rovněž žádoucí v prudkých sjezdech na horském kole. Absolvování delších vyjížděk se sedlem ve snížené poloze však může způsobit bolestivé potíže kolenních úponů.

Nyní můžete nastavit sedlo do požadované výšky.

- **Dejte pozor a sedlovku příliš nevytahujte.** Značka na sedlovce musí vždycky zůstat uvnitř sedlové trubky. Minimální délka, kterou musí být sedlovka zasunuta v sedlové trubce, je 2,5 násobek jejího průměru např. sedlovka s průměrem 30 mm musí být zasunuta v sedlové trubce alespoň 75 mm.
- U hliníkových materiálů (rám, sedlovka) dbejte na to, aby část sedlovky, která je zasunuta v rámu, byla vždy dobře promazána.
- V případě karbonových komponentů nikdy neaplikujte mazivo přímo na sedlovku nebo sedlovou trubku. Styčné plochy musejí být zcela suché. Mazivo proniká do povrchové vrstvy karbonových komponentů, snižuje koefi cient tření a výrazně tak snižuje pevnost spoje daných komponentů. V případě nutnosti na taková místa aplikujte speciální karbonovou montážní pastu.
- Pokud nelze se sedlovkou v sedlové trubce pohnout, nepoužívejte hrubou sílu, ale požádejte o radu vašeho prodejce. Sedlo srovnejte rovnoběžně s horní rámovou trubkou.
- Utažením sedlové objímky sedlovku opět bezpečně upnete. Na dostatečné dotažení nebudete potřebovat velkou sílu. Jestliže ano, pak to znamená, že velikost sedlovky neodpovídá požadavkům rámu.

UPOZORNĚNÍ: Nikdy nejezděte na kole se sedlovkou vytaženou nad zarážku, nad maximum, nebo nad uvedenou značkou. Sedlovka se může zlomit, nebo zavinit vážné poškození rámu.

Nastavili jste výšku sedla podle popsaného postupu? Pokud ano, měla by vám poloha sedla plně vyhovovat.

- Zkuste, zda jste na kole schopni bezpečně balancovat – posaďte se do sedla a natáhněte nohy k zemi. Pokud se vám to nedaří, snižte sedlo, tak abyste se alespoň špičkou chodidla dotýkali země. Nastavení sedla je značně individuální záležitostí. Pokud se vám nedaří najít vhodné nastavení, kontaktujte vašeho prodejce.

UPOZORNĚNÍ: Pokud vám sezení působí problémy, např. znecitlivělý rozkrok, může to být typem sedla. Váš prodejce má k dispozici široký sortiment sedel a rád vám poradí s výběrem.

INSTALACE KARBONOVÉ SEDLOVKY

- Sedlovku nikdy nemažte mazacím tukem.
- Pro správnou montáž použijte pouze speciální montážní pastu FSA (dynamic assembely paste).

INSTALACE BRZDOVÝCH LANEK (pro horská a krosová kola)

Přední brzdové lanko:

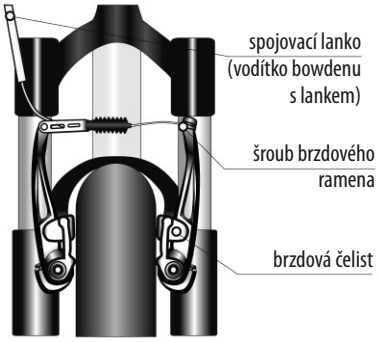
- Vložte koncovku lanka do úchytu v levé brzdové páce.
- Provlečte lanko bowdenem a vodítkem lanka, poté utáhněte šroub ramena brzdy.
- Přitlačte obě čelisti tak, aby mezi brzdovými gumičkami a ráfkem byla 2– 4 mm vůle.
- Pak utáhněte šroub brzdového ramena uchycující lanko.
- Odstřihněte přečnívající lanko, aby zbylo asi 40 mm.
- Nasuňte ochrannou čepičku na konce lanka a sevřete kleštěmi.
- Ochrannou čepičku lanek stiskněte momentem 20 Nm.

Zadní brzdové lanko:

- Postup je obdobný jako při montáži předního brzdového lanka. Pro zadní brzdu slouží pravá brzdová páka.

SEŘÍZENÍ BRZD (V-BRAKE BRZDY)

- Ráfkové brzdy vyžadují příležitostná seřízení, neboť se natahují lanka a brzdové gumičky se opotřebovávají. Brzdové gumičky by měly být ve vzdálenosti 2-4mm od ráfku. Obvykle se zadní brzdová páka montuje na pravou a přední páka na levou část řídítek.
- K lepšímu seřízení brzd uvolníme nastavitelný váleček s pojistnou maticí. Abyste přiblížili brzdové gumičky blíže ráfku, vytáčejte nastavitelný váleček ven. Jestliže brzdové gumičky dřou ráfek, zatáčejte nastavitelný váleček dovnitř. Zkontrolujte brzdové seřízení.
- Brzdové gumičky se nesmí nikdy dotýkat pláště. Zabrání se tím jeho prodření.



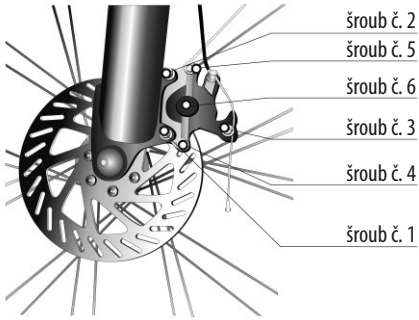
Upozornění: levá brzdová páka je přední brzda a pravá brzdová páka je zadní brzda. Pokud je zadní brzda v zadním náboji protišlapná, je brzdová páka přední brzdy umístěna na levé straně.

Dejte si pozor na brzdové páčky, nesmí dojít k jejich zmáčknutí až ke gripu (madlu), v tomto případě se stávají brzdy neučinnými. Je nutné jejich seřízení, pomocí nastavení brzdových lanek.

KOTOUČOVÁ BRZDA

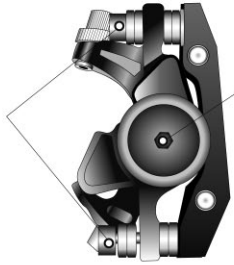
- šrouby č. 1 a 2 drží segment v zámku (vidlice)
- šroub č. 3 slouží k uchycení brzdového lanka
- šrouby č. 4 a 5 jsou seřizovací šrouby pro ustavení brzdícího segmentu vůči kotouči
- šroub č. 6 slouží k seřízení vzdálenosti brzdové destičky od kotouče

Upozornění: Účinnost brzd lze seřídit i stavěcím šroubem na brzdové páce!!



zadní kotoučová brzda

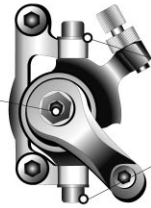
nastavení sklonu brzd. třmene k brzd. kotouči



stavěcí šroub pro vymezení vůle mezi brzd. kotoučem a brzd. destičkou

přední kotoučová brzda

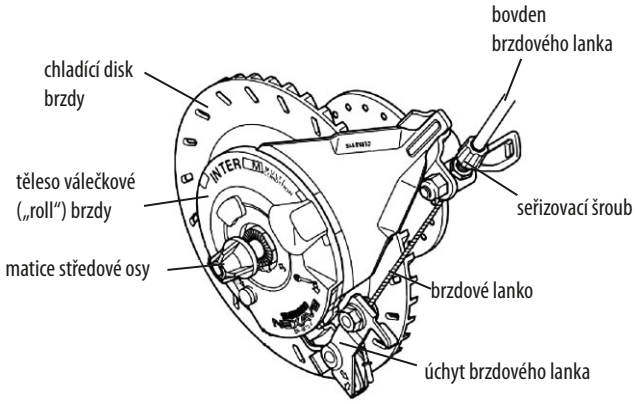
seřizovací (stavěcí) šroub pro vymezení vůle mezi brzd. kotoučem a brzd. destičkou



nastavení sklonu brzd. třmene k brzd. kotouči

VÁLEČKOVÁ („ROLL“) BRZDA

Válečkové brzdy jsou montovány na městská kola. Tyto brzdy nepotřebují téměř žádné seřízení. Pokud je nutné brzdy seřídit, použijte seřizovací šroub a lehce seřiďte délku brzdového lanka. K povolení brzdy otočte seřizovacím šroubem proti směru otáčení hodinových ručiček. K napnutí brzdového lanka otáčejte tímto šroubem ve směru otáčení hodinových ručiček. Ujistěte se, že se kolo může volně otáčet (při nezmáčknuté brzdové páce). Pokud jsou otáčky kola zpomalovány, lehce prodlužte délku brzdového lanka otočením seřizovacího šroubu ve směru otáčení hodinových ručiček.



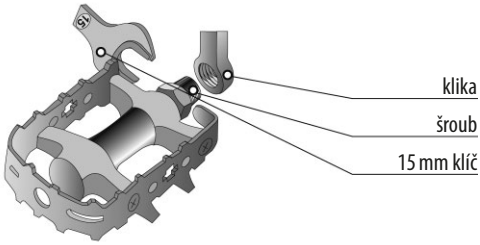
BRZDOVÉ PÁČKY

Brzdové páčky Vám umožňují ovládat brzdy. Obvykle mají městská nebo trekkingová kola dvě brzdové páčky, které jsou namontovány na řídítkách. Jejich poloha by Vám měla umožnit ovládat je bez větší námahy. Brzdové páčky by také měly být namontovány v dosahu Vašich rukou.
Polohu brzdových páček lze seřídit jak horizontálně, tak i vertikálně.

DŮLEŽITÉ: Funkčnost Vašich brzd je důležitá. Seznamte se proto důkladně s brzdovým systémem kola ještě před Vaší první jízdou. Před každou jízdou důkladně zkontrolujte brzdy.
Mějte prosím na paměti, že u městských a trekkingových kol je často PŘEDNÍ brzda ovládána PRAVOU brzdovou páčkou a ZADNÍ brzda je ovládána LEVOU brzdovou páčkou (u kol horských a crossových je tomu většinou naopak).

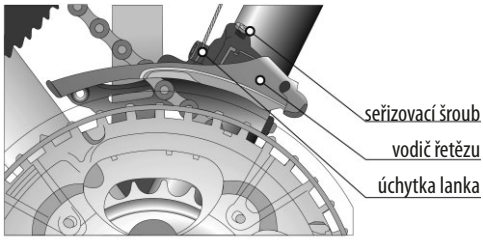
INSTALACE PEDÁLU

- Pedály jsou označeny "R" a "L" na čelní straně šroubu.
- Namažte pedálové šrouby. – Našroubujte pedál oznčený "R" otáčením doprava (strana s převodníky). – Našroubujte pedál označený "L" otáčením doleva do levé kliky.
- Dotáhněte pevně každý pedál pomocí klíče č. 15
- Po ujetí cca 50 km znova utáhněte oba pedály.



PRÁCE PŘEHAZOVAČKY A PŘESMYKAČE

Přehazovací systém Vašeho kola mění převodový poměr pohybem řetězu z jednoho kolečka na druhé. Převody řaďte jen při šlapání dopředu. Ty nejhladší pohyby jsou prováděny za snadného šlapání. Přehazovací systém je vybaven dvěma přehazovacími páčkami umístěnými na řídítkách. Pravá páčka řídí pohyb řetězu po 6–7–8 nebo 9 zadních kolečkách. Pohybem páky vpřed se pohybuje řetěz z nejmenšího kolečka (nejtěžší převod) na každé vyšší kolečko (lehčí převod). Levá páčka řídí pohyb řetězu po třech předních převodnících.



Pohybem levé páky vpřed se řetěz přesune z menšího převodníku na větší. Brzy se naučíte, které pozice používat pro různé podmínky jízdy. Jedině procvičováním se to dobře naučíte. Nesnažte se přehazovat ve chvíli, kdy vyvíjíte velký tlak na pedály. Nikdy nešlapte zpět, když přehazujete. Mohl by vám spadnout řetěz.
Doporučení: Nepoužívejte převody, při kterých dochází k extrémnímu křížení řetězu. Trpí tím celý převodový mechanismus.

PŘESMYKAČ

- Vodič řetězu musí být v linii s převodníky a musí být 1–3 mm nad zuby největšího převodníku.
- Je-li páčka přesmykače (levá) v poloze dozadu, zkontrolujte, zda není lanko na přehazování příliš uvolněné. Vůli lze odstranit uvolněním šroubu s lankovou kotvou, zatažením lanka kleštěmi a opětovném dotažení šroubu.
- Padá-li řetěz z největšího převodníku směrem k pravé klice, utáhněte horní šroub na seřízení přesmykače jednou nebo dvěmi otáčkami. Proveďte test přehazování a znovu seřiďte, pokud to bude nutné.

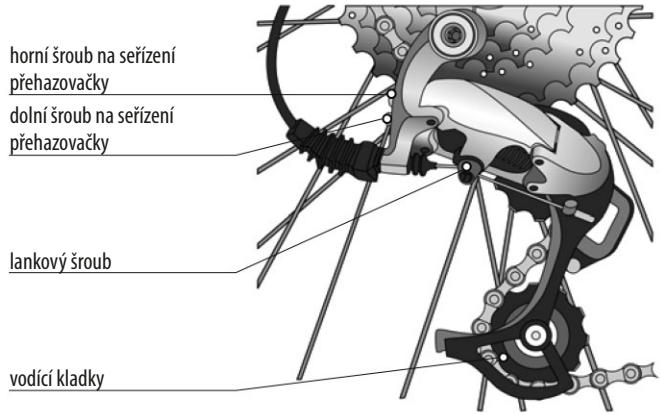
PŘEHAZOVAČKA

- Nadzvedněte zadní kolo. Zatímco otáčíte klikou, zatáhněte pravou páčku zpět. Řetěz by měl být nastaven na nejmenším zadním kolečku. Jestliže se tak nestalo, točte klikou dále a povolte horní seřizovací šroub přehazovačky, dokud se řetěz nedostane na nejmenší kolečko.
- Zatímco točíte klikou, táhněte páčkou úplně dopředu, dokud se řetěz neposune na druhé nejmenší kolečko. Zatáhněte pravou páku zpět, řetěz by se měl hladce přesunout na nejmenší kolečko. - Zatímco točíte klikou, zatáhněte páčkou úplně dopředu. Řetěz by měl být nastaven na největším zadním kolečku. Jestliže se tak nestalo, točte klikou dále a otáčejte dolním seřizovacím šroubem zadní přehazovačky, dokud se řetěz nedostane na největší kolečko.
- Zatímco točíte klikou, zatáhněte páčkou o něco zpět, dokud se řetěz nedostane na druhé největší kolečko. Zatáhněte za páčku plně vpřed, řetěz by se měl lehce přesunou na největší kolečko.

UPOZORNĚNÍ: Pro kola vybavená indexovým přehazovacím systémem – viz výrobcem doporučené seřízení.

PŘENASTAVENÍ LANKA

- Může se objevit protáhnutí lanka a způsobit špatné přehazování. Protáhnutí lanka se objeví, jestliže je lanko uvolněno (když jsou přehazovací páky celé zpět). Uvolnění se zbavíme, povolíme-li šroub na zajištění lanka, pevně za lanko zatáhneme a opětně zajišťovací šroub dotáhneme.



SEŘÍZENÍ LOŽISEK

Vaše horské kolo má čtyři sady ložisek, které vyžadují seřizování a mazání:

1) hlavové složení
2) středové složení
3) ložiska nábojů kol
4) ložiska pedálů

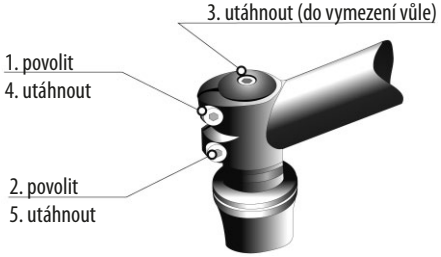
Prohlížejte často ložiska, zvláště po jízdě náročným terénem. Interval servisu závisí na počtu najetých kilometrů a podmínkách jízdy. Ačkoli jsou ložiska efektivně utěsněna, žádná těsnění použitá na kole nejsou zcela odolná proti vodě. S trochou dovednosti a náležitými nástroji byste měli být schopni mazat a seřídit ložiska sami.

HLAVOVÉ SLOŽENÍ

- Pro kontrolu seřízení odstraňte přední kolo. Vidlice by se měla otáčet volně, ale neměla by mít vůli.
- Jestliže ložiska potřebují seřídit, uvolněte pojistnou matici dvěmi stranovými klíči. Utáhněte nebo uvolněte nastavitelný věneček. Upevněte pojistnou matici a překontrolujte.
- Pro namazání ložiska rozmontujte řídítka. Sejměte pojistnou matici a nastavitelný věneček. Vytáhněte vidlici z rámu a sundejte dvě kuličkové klece. Vyčistěte mazivo ze všech části a prohlédněte ložiskové stopy kvůli opotřebení a rzi. Znovu namažte všechny části, hlavně dostatečně pokryjte prstencové těsnění. Instalujte jednu kuličkovou klec na vidlici. Vložte vidlici zpět do rámu a přesvědčte se, že prstenec zapadl na dno stacionárního věnečku. Instalujte druhou kuličkovou klec na stacionární kuželík. Zašroubovávejte nastavitelný věneček dolů, dokud existuje vůle. Zašroubujte pojistnou matici.

DOTAŽENÍ AHEAD HL. SLOŽENÍ

- Povolujte šrouby v představci a šroub hlavového složení.
- Řídítka jsou kolmá k přednímu kolu.
- Dotáhněte pevně šroub hlavového složení v představci a všechny šrouby představce.
- Zkontrolujte dotažení držením předního kola mezi Vašima nohama a zkuste otáčet řídítka.



NÁBOJE

- Sejměte rychloupínací mechanizmus.
- Vyšroubujte osičkovou pojistnou matici, pružnou podložku a kužel z jedné strany osičky. Vytáhněte volně osičku z jádra náboje a vyjměte kuličková ložiska.
- Zkontrolujte, zda nejsou poškozeny nebo korodovány kuličkové dráhy (popř. vyměňte).
- Přemažte nábojovou schránku a vložte ložiska.
- Vraťte zpět osičku. Našroubujte kužel, dokud se nedotkne kuličkových ložisek. Vraťte zpět pružnou podložku a pojistnou matici. Roztočte osičku. Měla by se pohybovat bez vůle nebo drhnutí. Znovu seřiďte, je-li to nutné, utáhněte pojistnou matici. Namontujte rychloupínací mechanizmus.

RYCHLOUPÍNÁKY

Ačkoliv rychloupínáky mají velmi jednoduchý mechanismus, jejich nesprávné používání je opakovaně příčinnou nehod. Ujistěte se, že dotahovací páčky obou rychloupínáků jsou orientovány na opačnou stranu kola, než je řetěz.

Bezpečné upnutí komponentů:

- Otevřete páčku rychloupínáku. Na páčce byste měli přečíst „Open“ (Otevřeno). Pokud chcete rychloupínací náboj zavřít, přitáhněte páčku zpět. Na vnější straně páčky byste měli přečíst „Close“ (Zavřeno). Ze začátku procesu upínání do přibližně první poloviny by se páčka měla pohybovat snadno, např. bez uchycení kola.
- V průběhu druhé poloviny může síla potřebná pro pohyb páčkou podstatně vzrůst. Ke konci dráhy může jít páčka velmi ztuha, proto použijte bříško palce, zatímco se prsty přitahujte k některé z nepohyblivých částí jako například vidlici nebo zadní stavbě, nikoliv však k brzdovému kotouči nebo špicím. V konečné pozici by páčka měla být rovnoběžná s kolem a neměla by vyčnívat do strany. Páčka by měla být přitažena blízko k rámu, tak aby se náhodou neotevřela.
- Pro kontrolu, jestli je páčka bezpečně dotažená, ji zkuste zavřenou otočit dokola. Zatlačte na konec páčky, jako kdybyste s ní chtěli opsat kružnici. Jestli můžete páčkou pootočit, kolo není bezpečně upnuto. Znovu otevřete páčku a pootočte dotahovací maticí o půl otáčky pro zvýšení předběžného tahu.

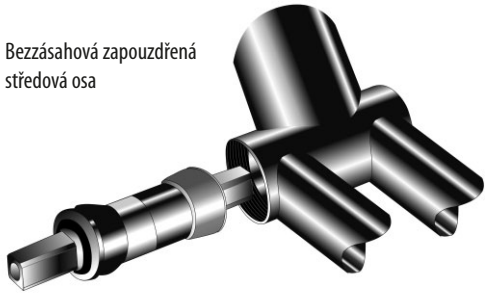
- Zavřete páčku a překontrolujte kolo, jestli drží. Jestliže již páčkou nemůžete otočit, je kolo správně upnuto.
- Nakonec kolo zvedněte tak, aby kola byla pár centrumetrů nad zemí a lehce shora uhoďte do pláště. Pokud je kolo správně upnuto, zůstane pevně ve vidlici uchyceno.

UPOZORNĚNÍ: Rychloupínáky, které nejsou správně zavřeny, mohou vést k uvolnění upínacích komponentů a k nehodě.

Jestliže je vaše kolo vybaveno pevnou osou, nezapomeňte si pozorně přečíst příslušné materiály dodané výrobcem vidlice a kol. Potřebné informace vám poskytne také váš prodejce.

STŘEDOVÉ SLOŽENÍ

Vaše kolo osazeno zapouzdřeným středovým složením je třeba pouze občas zkusit, zda nevznikla vůle.
Tento typ středového složení je bezúdržbový.
Upozornění: pevná miska má závit.

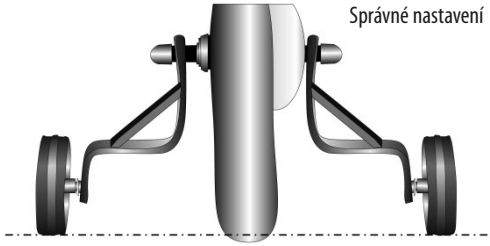

Bezzásahová zapouzdřená středová osa

PEDÁLY

- Otáčejte každým pedálem a zkontrolujte, zda nedrhne nebo nehlučí. Ložiska do pedálu potřebují zřídka údržbu, ale pokud je to třeba, čtěte dále.
- Vyšroubujte pedál z kliky, sejměte ochranné víčko, pojistnou matici a těsnění. Vyšroubujte kužel a vytáhněte šroub z jádra pedálu. Vyčistěte mazivo ze všech částí a prohlédněte, zda nedošlo k opotřebení.
- Promažte ložiskové věnečky a vraťte stejný počet kuliček na každou stranu. Našroubujte kužel zpět na šroub, otáčejte šroubem, abyste dotáhli kuželík na kuličky. Vraťte zpět klíčové těsnění a pojistnou matici. Zkontrolujte vůli a drhnutí. Upravte kuželík a utáhněte pojistnou matici, namontujte pedály na kliky.

DĚTSKÁ KOLA

Dětská kola jsou vyrobena podle evropské normy EN ISO 8098, která je určena pro jízdní kola s maximální výškou sedla větší než 435 mm a menší než 635 mm.


Správné nastavení

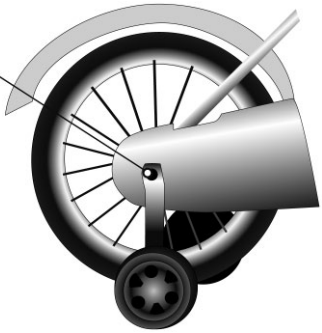
Dětská kola jsou určená pro použití jen na hřištích a uzavřených plochách, a to pouze pod dozorem rodičů nebo opatrovníka. Kolo není určeno pro jízdu na veřejných pozemních komunikacích. Pokud ponecháte dítě při jízdě na kole bez dozoru, může dojít k poranění nebo smrtelnému poranění.

NIKDY NENECHÁVEJTE DÍTĚ BEZ DOZORU!!!

Důrazně doporučujeme vždy použít přilbu schváleného typu. Doporučené zatížení dětského kola je do 25 kg včetně zavazadla. Před první jízdou, prosím, věnujte pozornost správnému nastavení Vašeho nového kola.

Výšku sedla nastavte tak, aby dítě pohodlně dosáhlo na řídítko a nebylo moc vzpřímené, nebo naopak moc „ležel“ na kole. Nikdy však nevysunujte řídítko nad vyznačenou rysku (značeno drážkování a slovem STOP, nebo MAX). Důkladně vysvětlete dítěti, že kolo obsahuje protišlapnou zadní brzdu. Brzdová páka přední brzdy je umístěna na pravé straně řídítka. Nikdy nebrzděte jen přední brzdou.

SPECIÁLNÍ VÝBAVA DĚTSKÝCH KOL



Dětské kolo je od výrobce vybaveno stabilizačními (balančními) kolečky. Tato stabilizační kolečka slouží pro snadnější jízdu Vašeho dítěte. Vyrovnávají nerovnováhu mladého cyklisty, pomáhají lépe a snadněji se naučit ovládat kolo. Mladý cyklista se může více věnovat řízení kola a učení se brzdit na kole. Stabilizační kolečka je nutné kontrolovat, zda se neuvolnily šrouby upevňující vzpěry ke kolu, zda kolečka jsou dostatečně připevněny ke vzpěrám. Nedotažené šrouby mohou způsobit nesprávnou funkci stabilizačních koleček. Může dojít k jejich povolení, tím následnému pádu a možnému poranění či dokonce smrti.

Protišlapnou zadní brzdou je kolo vybaveno pro jednodušší a kvalitnější brždění mladého cyklisty. Naučit dítě brzdit kolo je nutností pro další užívání kola. Proto prosím věnujte dostatečně přiměřený čas výuce, než si budete jisti, že Vaše dítě umí bezpečně kolo zastavit. Pohybem nohy a kliky převodníku ve směru hodinových ručiček se kolo uvádí do pohybu směrem dopředu. Abychom jej zastavili, potřebujeme sešlápnout kliku převodníku v opačném směru tj. proti směru hodinových ručiček. Dojde k pomalému zablokování jízdy až k zabrždění celého kola.

ODPRUŽENÁ VIDLICE

Chcete-li zachovat dokonalou funkci odpružené vidlice je důležitá pravidelná údržba, především třecích ploch mezi mezi vnitřní a vnější trubkou. Prachovka zabraňující přístupu nečistot k třecím plochám nesmí být porušená a musí chránit celou třecí plochu. Pro mytí vidlice je vhodné použít jemný kartáč a teplou mýdlovou vodu. Upozornění: Při mytí se nesmí voda dostat mezi vnitřní a vnější trubku vidlice. Právě nečistota a voda mají nepříznivý vliv na součástky uvnitř vidlice.

MAZÁNÍ VIDLICE

V nové odpružené vidlici je pružící sestava s vrstvou maziva. Tuto vrstvu maziva je třeba stále udržovat. Vidlice se maže vždy po jízdě ve vlhkém prostředí (bahno, mokrý písek, déšť). Pokud nemáte zkušenosti s údržbou a opravami vidlic, svěřte servis kvalifikovaným odborníkům.

CELOODPRUŽENÝ RÁM

Údržba: Po jízdě v blátivém terénu je třeba očistit všechny pohyblivé části rámu, prodloužíte tím jejich životnost. Každých 150 km kontrolujte jednotlivé součástky rámu. Opotřebí-li se některé díly, proveďte jejich výměnu, aby nedošlo k poškození samotného rámu. Neopomeňte kontrolovat dotažení šroubů jednotlivých částí a promazání kluzných ložisek u pružící jednotky.

MAZÁNÍ

Vaše kolo má mnoho pohyblivých částí, které jsou neustále vystaveny přírodním vlivům. Čistění a mazání těchto částí prodlouží jejich životnost.

Následující součástky potřebují pravidelně mazat:
- řetěz
- přesmykač
- přehazovačka
- lanka na ovládání přehazování
- brzdové čelisti, lanka a ovládání brzd
- odpružená vidlice
- pružící jednotka

GARANCE – VŠEOBECNÉ ZÁSADY

1) **Firma BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o.,** poskytuje na své výrobky záruku v rozsahu uvedeném v záručním listě.
2) **Firma BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o.,** opraví na svůj náklad veškeré závady vzniklé vadným materiálem, zpracováním, konstrukcí a montáží, které se v době záruky vyskytnou. Záruka se nevztahuje na poškození vzniklá havárií, přetěžováním rámu či kola extrémní zátěží, nesprávným používáním, obsluhou nebo údržbou jinou, než je stanoveno výrobcem v návodu, špatným uskladněním nebo neodborně provedenou opravou.
3) Výrobek je prodejcem předán spotřebiteli v bezvadném stavu a je připraven k jízdě.
4) Záruka musí být uplatněna neprodleně. Záruční opravu provedou opravny nejdéle ve lhůtě 30-ti dnů. Záruční doba se prodlužuje o dobu provádění záruční opravy. Výrobce kola neodpovídá za škodu vzniklou vadou, která neexistovala v době, kdy výrobce uvedl výrobek na trh nebo nastala později a zároveň neodpovídá za škodu, kterou způsobil svým jednáním nebo opomenutím poškozený nebo osoba, za kterou je poškozený odpovědný. Tímto jednáním či opomenutím je míněno hlavně nedodržování zásad uvedených v tomto návodu k obsluze.

Výrobce kola neodpovídá za škodu vzniklou vadou, která neexistovala v době, kdy výrobce uvedl výrobek na trh nebo nastala později a zároveň neodpovídá za škodu, kterou způsobil svým jednáním nebo opomenutím poškozený nebo osoba, za kterou je poškozený odpovědný. Tímto jednáním či opomenutím je míněno hlavně nedodržování zásad uvedených v tomto návodu k obsluze.

POSKYTNUTÍ ZÁRUKY V JEDNOTLIVÝCH KONKRÉTNÍCH PŘÍPADECH

Rám a přední pevná vidlice – Záruka se vztahuje na vadu materiálu, jeho spoje a prorezivění. Záruku nelze uplatnit na poškození způsobená havárií nebo neodbornou opravou. Deformace ramen a koncovek vpřed, vzad nebo do strany jsou vždy způsobeny přetěžováním nebo havárií.

Řízení – Záruka se vztahuje na materiálové vady. Neuznává se deformace sloupku představce při vysunutí nad značku.

Středové složení – Do záruky spadají vady materiálu a jeho tepelného zpracování. Běžné seřizování vůli není předmětem garančních oprav, rovněž tak se neuznávají zdeformované nebo vytržené závity dílů a poškozený čtyřhran klik.

Pedály – Záruka se vztahuje na vadu materiálu. Na prasklý rámeček, ohnutou osu pedálu nebo vytržený pedál z kliky nemůže být uplatněna záruka.

Pneumatiky – Záruka se poskytuje na výrobní vadu (křivý plášť apod.). Na prodřený plášť od brzdových gumiček, jeho opotřebení jízdou nebo probrzděním se záruka nevztahuje.

Kola – Do běžné záruky patří vady materiálu (prasklý ráfek, náboj, pastorek, osa, paprsek - do 30 dnů) včetně vad povrchové úpravy.

Brzdy, měnič a přesmykač – Do záruky spadají vady materiálu. Na seřízení se záruka nevztahuje. Skladováním, manipulací a jízdou se nastavení částečně mění a jeho dolaďování patří k běžné údržbě.

Sedlo, sedlovka – Uznává se vada materiálu, posuzuje se z hlediska plnění funkce. Rýhy způsobené posuvem sedlovky v sedlové trubce nelze reklamovat.

Řetěz – Předmětem záruky je materiálová vada nebo přetržení. Na běžné opotřebení nebo snížení funkce vlivem zanedbání údržby se záruka nevztahuje.

Odrazky – Ulomené nebo rozbité odrazky nejsou předmětem záruky.

Celoodpružený rám – Záruka se vztahuje na materiál, sváry a jednotlivé pohyblivé části. Zásadně ji nelze uplatnit na poškození vzniklé:

- **havárií**
- **sportovně závodní činností**
- **přetěžováním v extrémních podmínkách (sjezd náročného terénu, jízdou ve vodě a sněhu)**
- **vystavením povětrnostním podmínkám (na dešti, slunci, uskladnění ve vlhkém prostředí)**
- **neodbornou opravou**
- **jízdou dvou lidí najednou**
- **násilným poškozením**
- **skoky při jízdě**
- **nedostatečnou údržbou**

Záruka se ale nevztahuje na pohyblivé části mechanismu, pokud tyto nebyly dostatečně dotaženy a přesto došlo k použití kola. Tyto části se používáním opotřebovávají, a proto je zapotřebí jejich pravidelná údržba.

Upozornění: Nemáte-li zkušenost s opravou celoodpružených rámů, svěřte servis kvalifikovanému mechanikovi.

Každý Váš pád může ohrozit Váš život či zdraví nebo způsobit škodu na Vašem kole či třetím osobám. Toto varování by nikdy nemělo být opomíjeno při jízdě na kole!

DŮLEŽITÉ UPOZORNĚNÍ

Reklamace se nevztahují na běžnou údržbu kola:

1. volné kliky na středové ose (nedotažený středový šroub)
2. vůle v hlavovém složení (nedotažené pojistné matice hlavového složení)
3. nesprávná funkce brzd (způsobeno používáním a následným opotřebením brzdových botek, natažením brzdových lanek)
4. padání řetězu (způsobeno špatným zařazením převodových poměrů, následného křížení řetězu a spadnutí nebo drhnutí o jiná ozubená kolečka)
5. nesprávný chod přehazovačky, nebo přesmykače (vytažení řadících lanek a následná nedostatečná údržba)
6. vůle v předním a zadním náboji (nedotažené konusy v nábojích)

ZÁRUČNÍ LIST

ZÁRUKA NA RÁM A KOMPONENTY - 24 měsíců na rám - 24 měsíců na komponenty

VŠEOBECNÉ ZÁSADY

Firma BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o., potvrzuje, že jízdní kolo uvedeného typu a výrobního čísla odpovídá státním normám a technickým předpisům. Na toto jízdní kolo poskytuje záruku ode dne prodeje konečnému spotřebiteli. Záruční doba se prodlužuje o dobu provádění záruční opravy. Firma opraví na svůj náklad veškeré v té době se vyskytnuvší závady, které vznikly vadným materiálem, zpracováním, konstrukcí a montáží. Záruční opravu provede firma ve lhůtě stanovené příslušnými předpisy.

PODMÍNKY ZÁRUKY

- výrobek musí být používán výhradně k účelu, pro který byl vyroben
- výrobek musí být řádně skladován a udržován podle návodu
- při uplatnění záruky musí být předložen řádně vyplněný záruční list, kolo musí být kompletní a vyčistěné
- záruka musí být neprodleně uplatněna u obchodní organizace, kde byl výrobek zakoupen

NÁROK ZE ZÁRUKY ZANIKÁ

- bylo-li zjištěno, že k poškození výrobku nedošlo vinou výrobce, ale uživatele (havárií, neodbornou opravou, špatným uskladněním apod.)
- neuplatněním nároku ze záruky v záruční lhůtě
- nebyl-li výrobek řádně používán a udržován podle návodu
- nebyl-li při uplatnění nároku ze záruky předložen řádně vyplněný záruční list
- na běžné opotřebení jednotlivých dílů se záruka nevztahuje

Obsah:

Úvod 30

Základné názvoslovie bicykla 31

Prvých 150 km 34
Prečo zábeh a prečo práve 150 km? 34
Čo treba sledovať pri zábehu? 35
Ako jazdiť s bicyklom počas zábehu? 35
Náradie, bez ktorého sa nezaobídete 36

Základné pokyny 36

Montážne pokyny 40
Momenty dotiahnutia súčastí bicykla 40
Nastavenie bicykla 42
Inštalácia predného kolesa 42
Inštalácia riadidiel 42
Inštalácia sedadla 43
Nastavenie polohy a sklonu sedla 44
Nastavenie správnej výšky sedla 44
Inštalácia karbónové sedlovky 45
Inštalácia brzdových laniek 45
Nastavenie bŕzd 45
Inštalácia pedálu 47
Činnosť prehadzovača a prešmykovača 47
Prešmykovač 47
Prehadzovač 48
Prestavenie lanka 48
Nastavenie ložísk 48
Rýchloupínače 49
Pedále 50
Detské bicykle 50
Mazanie 51

Záruka – všeobecné zásady 52
Poskytnutie záruky v jednotlivých konkrétnych prípadoch 52
Dôležité upozornenie 53
Záručný list 54
Všeobecné zásady 54
Podmienky záruky 54
Nárok na záruku zaniká 54

Vážený zákazník,

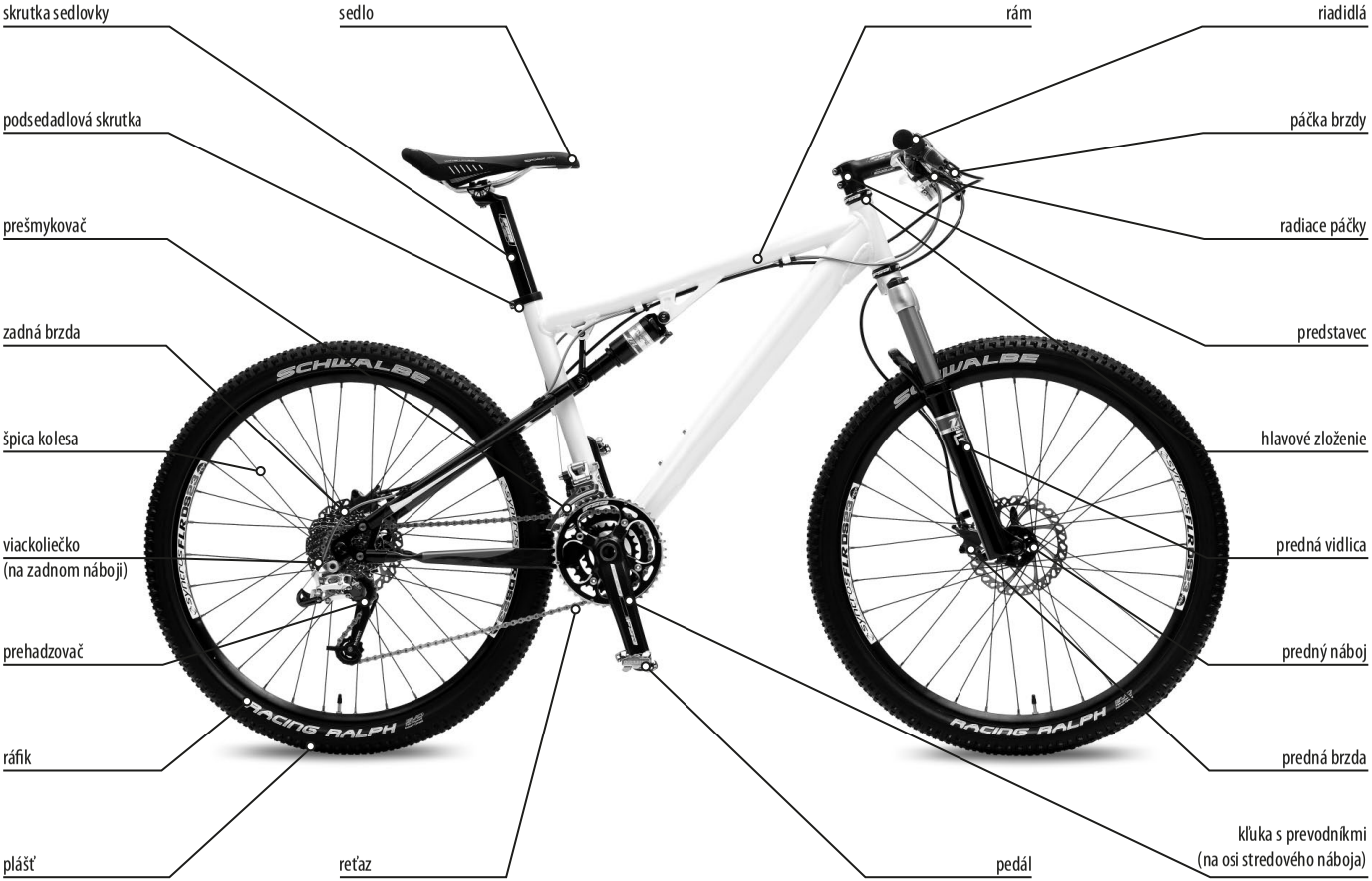
spoločnosť BIKE FUN International s.r.o. Vám ďakuje za kúpu svojho výrobku – bicykla, na ktorom sú použité kvalitné komponenty od renomovaných firiem.
Horský bicykel je prispôsobený na jazdu v teréne a ak nie je vybavený blatníkmi a osvetlením, nie je určený na bežnú prevádzku po pozemných komunikáciách.
Horské a trekkingové bicykle (city bike), ktoré sú vybavené blatníkmi a osvetlením, sú určené na premávku po pozemných komunikáciách. Pri používaní bicyklov na verejných komunikáciách je nutné dodržiavať príslušné vnútroštátne právne predpisy (upravujúce napr. používanie osvetlenia a odrazových skiel).
Bicykel sa môže používať len na účely, na ktoré bol vyrobený.
Na ďalšiu údržbu bicykla Vám poslúži tento návod, pri ktorom nájdete aj záručný list a podmienky záruky.
Spoločnosť BIKE FUN International s.r.o. výrobca Vášho nového bicykla, Vám praje veľa krásnych a bezpečných kilometrov.

BIKE FUN INTERNATIONAL s.r.o.
Areál Tatry 1445/2
742 21 Kopřivnice
tel.: +420 591 003 630
fax: +420 591 003 600
info@bikefunint.com
www.bikefunint.com

Všeobecné varovanie

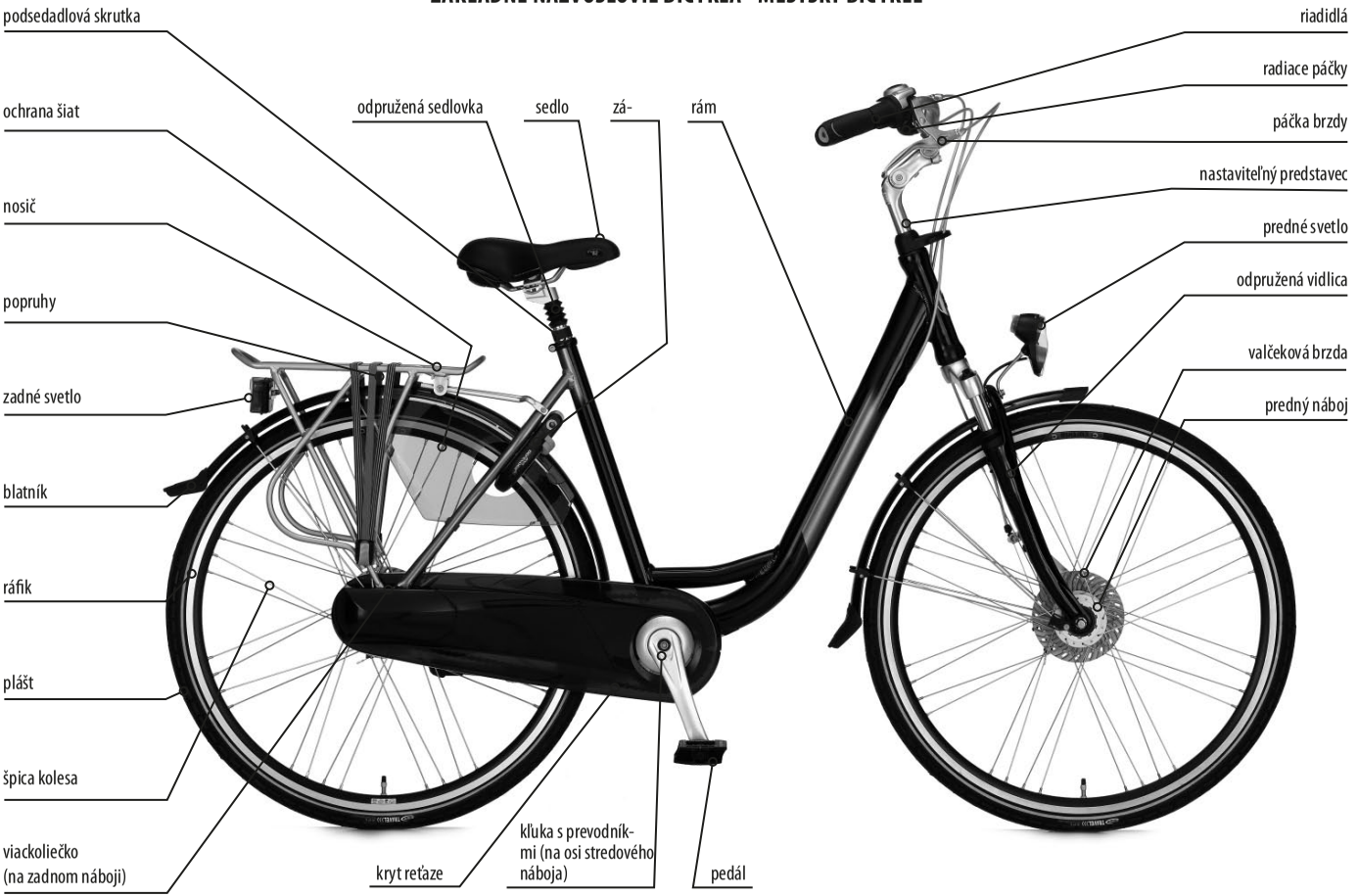
Cyklistika môže byť riziková aj pri dodržiavaní najvyššej opatrnosti. Preto je veľmi dôležitá dôkladná údržba bicykla, ktorá znižuje riziko úrazu. Tento manuál obsahuje veľa varovaní a výstrah týkajúcich sa následkov zanedbanej údržby alebo pravidelnej technickej kontroly Vášho bicykla. Vo väčšine z týchto varovaní a výstrah sa píše: „Môžete stratiť kontrolu a spadnúť." Keďže výsledkom každého takého pádu môže byť vážne zranenie alebo dokonca aj smrť, na toto varovanie by sa nemalo nikdy zabúdať. Pri jazdena bicykli Vám odporúčame používať ochrannú prilbu schváleného typu.

ZÁKLADNÉ NÁZVOSLOVIE BICYKLA

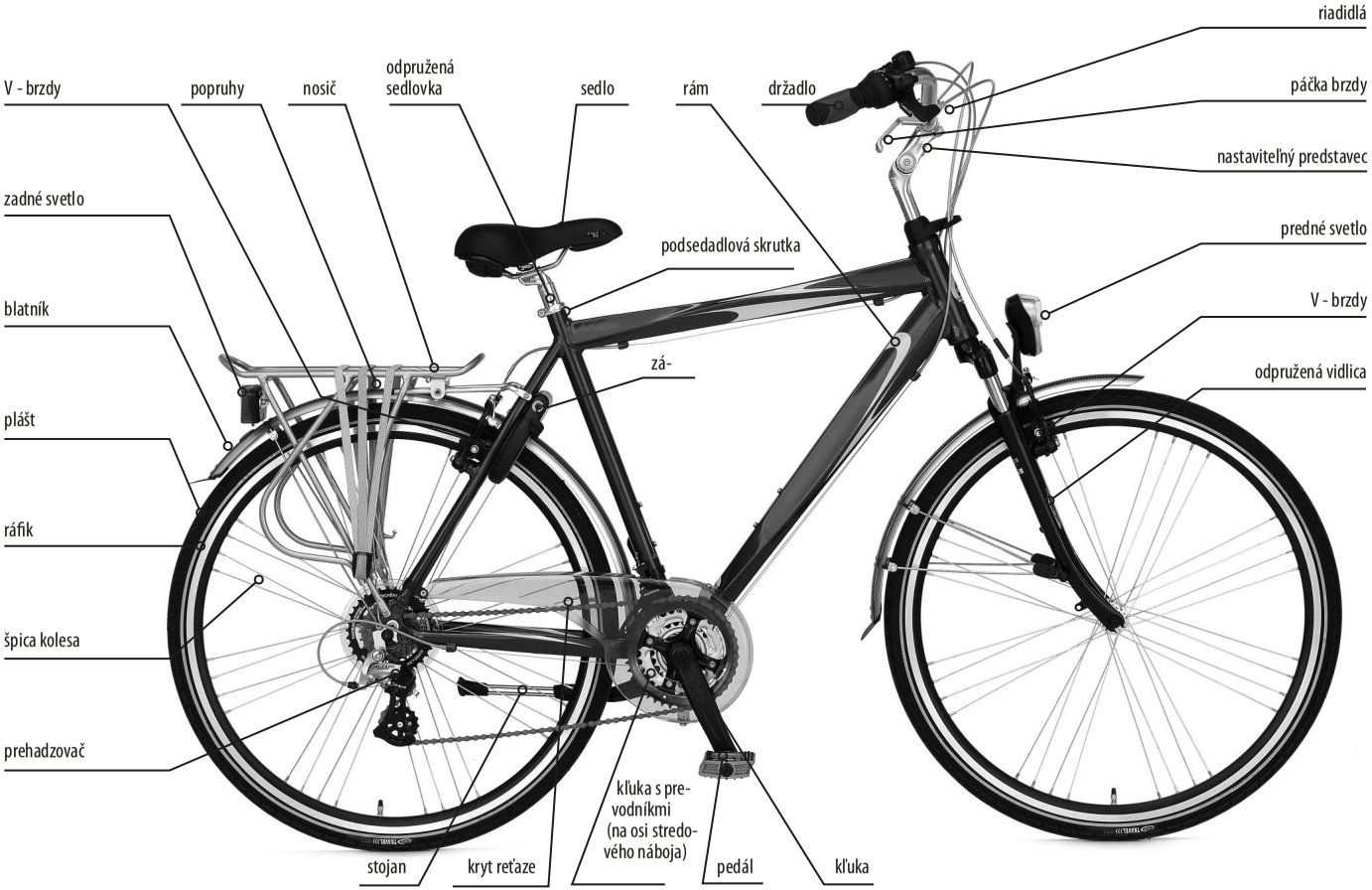


Vybavenie bicykla sa mení podľa kategorie.

ZÁKLADNÉ NÁZVOSLOVIE BICYKLA - MESTSKÝ BICYKEL



ZÁKLADNÉ NÁZVOSLOVIE BICYKLA - TREKOVÝ BICYKEL



JEDNOTLIVÉ KATEGÓRIE BICYKLOV A ICH POUŽITIE:

Detské bicykle ISO 8098: všetky detské bicykle do veľkosti 20" sú určené na použitie na ihriskách a uzavretých plochách, a to iba pod dozorom rodičov alebo zodpovednej osoby. Odporúčané zaťaženie bicyklov veľkosti 20" je do 30 kg; veľkosti 24" je do 45 kg.

MTB bicykle ISO 4210-2: sú určené na športovú jazdu v teréne. Odporúčané zaťaženie je do 100 kg.

Trekové a mestské bicykle ISO 4210-2: sú určené na premávku na pozemných komunikáciách a ľahkom teréne so zameraním na turistiku a voľný čas. Odporúčané zaťaženie bicykla nad 24" je do 120 kg.

Pokiaľ je hmotnosť jazdca vrátane batožiny vyššia, kontaktujte vášho predajcu, ktorý, ak je to nevyhnutné, urobí úpravy a nastavenie.

BATOŽINA

Existujú rôzne spôsoby prevozu batožiny na cestnom bicykli. Vaša voľba bude v prvom rade závisieť od hmotnosti a objemu batožiny a od cestného bicykla, ktorý sa chystáte použiť. Jazdci na horských bicykloch a cyklistickí pretekári spravidla používajú batoh. Vhodnosť nosičov pre váš bicykel konzultujte s predajcom vášho bicykla. Pokiaľ to je možné, zverte jeho inštaláciu kvalifikovanému personálu predajne.

PREVOZ DETÍ

Detská sedačka je pripevnená k rámu bicykla. Upevnenia sú často riešené na občasné použitie a detská sedačka sa tak môže pripevniť ku ktorémukoľvek cestnému bicyklu, ktorý je vybavený nevyhnutným príslušenstvom.
Informujte sa o predpisoch upravujúcich prepravu detí, platných vo vašej krajine. S prípadnými otázkami sa obráťte na predajcu vášho bicykla. Pripojenie detských kočíkov za bicykel je všeobecne zakázané.

PRVÝCH 150 km

Prvých 150 km sa dá považovať za zahrievacie kolo, počas ktorého je život cyklistu plný emócií a pestrých zážitkov z nového športu. Na druhej strane sa tu však testuje aj prevádzková spoľahlivosť a životnosť bicykla.
Po verejných komunikáciách jazdite vždy opatrne a dodržiavajte dopravné predpisy, tak aby ste neohrozili seba ani nikoho iného. Tieto predpisy sa môžu v rôznych regiónoch a štátoch líšiť.

PROČ ZÁBĚH A PROČ ZROVNA 150 km?

Trocha teórie nikdy neuškodí. Každá vec počas svojej prevádzky ctí istý zákon týkajúci sa počtu porúch v závislosti od dĺžky jej používania. Mechanizmy sa viac-menej správajú poslušne podľa celkom priliehavo nazývanej vaňovej krivky výskytu porúch, ktorá má tri zásadne odlišné prevádzkové obdobia. Na začiatku počty porúch pomerne prudko klesajú, potom príde dlhý úsek s pomerne rovnomerným nízkym výskytom porúch a nakoniec sa začnú poruchy zas objavovať stále častejšie.
Prvou etapou je práve zábeh, druhá sa dá označiť ako optimálna lehota prevádzky. Dlhodobá prevádzka s minimálnym počtom porúch je potom odmenou za našu starostlivosť a údržbu. Prevádzkovú lehotu zvýšeného dohľadu vyjadrenú cifrou 150 km treba chápať ako lehotu vhodnú na vykonanie prvej garančnej prehliadky, určenú na základe servisných skúseností. Vychádza sa aj z predpokladu, že o drahšie, prevádzkovo vyťaženejšie bicykle sa budú ich majitelia aj viac starať. Termín prvej záručnej opravy však nechápte ako deň, keď sa na Váš bicykel niekto pozrie po prvý raz. Mohol by Vám totiž niektoré súčasti, napríklad kľuku alebo riadenie, vymeniť za nové – a to na Váš účet. Zanedbanú údržbu totiž nepokrýva ani celoživotná záruka.

ČO TREBA SLEDOVAŤ PRI ZÁBEHU

Aj keď je bicykel z výroby správne nastavený, výrobná technológia súčastí aj ich montáž si vyžadujú určitý čas prevádzky na stabilizáciu správnej funkcie. Všeobecne povedané, všetko, čo sa hýbe a točí, si potrebuje nájsť a vyrovnať svoju dráhu a všetko napevno mechanicky spojené musí vzájomne dosadnúť a vytvoriť potrebné dotykové plochy. Vyrovnaním drsností dotykových povrchov dôjde k vzniku vôle pri točivých alebo kĺzných uloženiach a pri pevných spojeniach dôjde k ich uvoľneniu.
Čo to znamená? Pedále sa môžu spočiatku otáčať ťažko, ale onedlho zbadáte, že majú vôľu. Rovnako získa vôľu aj sedlovka, ktorej sa pôvodne len ťažko nastavovala jej výška. Pri drahých súčastiach s brúsenými dráhami sa tento problém väčšinou jednorazovo vyrieši dodatočným nastavením. Naopak súčasti s lisovanými, často nekruhovými a málo tvrdými plochami pre guľôčky sa nastavujú len ťažko a dosiahnutie stavu dlhodobého optimálneho nastavenia je pri nich niekedy prakticky nemožné. Zanedbaná údržba jednotlivých ostro sledovaných miest môže mať výrazný vplyv aj na bezpečnosť prevádzky.

Odporúčanie: ak počas prevádzky dôjde k opotrebovaniu alebo poškodeniu súčastí bicykla, bezodkladne ich vymeňte!!! Používajte výhradne len originálne náhradné súčasti zakúpené u autorizovaných predajcov!!! Odporúčame Vám, aby ste si dali bicykel v pravidelných intervaloch (aspoň) raz za rok skontrolovať v autorizovaných servisných dielňach! Ak došlo k nehode, dôrazne Vám odporúčame dať si bicykel odborne skontrolovať v autorizovanom servise.

1. pojenie kľúk s oskou
- Dotiahnutím skrutky/matice v osi kľúčom skontrolujte spojenie kľúk s oskou spočiatku pred každou jazdou, neskôr občas, ale vždy, keď sa zo stredového náboja ozývajú pravidelné zvuky alebo máte podozrenie na vznik vôle. Na vôľu vzniknutú nedostatočným dotiahnutím skrutky kľuky v osi (vzniká deformácia štvorhranu kľuky) sa nevzťahuje nárok na reklamáciu ani na výmenu.

2. Dotiahnutie pedálov v kľukách
- Nielen po prvej jazde sa iste vyplatí kľúčom č. 15 skontrolovať, či čelá osí dostatočne sedia na ploche kľúk. Na nedotiahnuté pedále v kľukách a následné otlačenie (zničenie) závitu v kľukách sa nevzťahuje nárok na reklamáciu ani na výmenu.

3. Hlavové zloženie
- Pred každou jazdou sa presvedčite, či je dotiahnutá poistná matica riadenia a poklepaním na predné koleso zistite, či nevznikla vôľa v uložení, ktorá by postupne mohla misky riadenia úplne znehodnotiť.
  Na nedotiahnutie a následné zničenie hlavového zloženia sa nevzťahuje nárok na reklamáciu ani na výmenu.

Integrované hlavové zloženie
- Pred každou jazdou sa presvedčite, či je dotiahnutá imbusová skrutka umiestnená na vrchu hlavového zloženia a poklepaním na predné koleso zistite, či nevznikla vôľa v uložení, ktorá by postupne mohla misky riadenia celkom znehodnotiť.
  Na nedotiahnutie a následné zničenie hlavového zloženia sa nevzťahuje nárok na reklamáciu ani na výmenu.

4. Skrutky predstavca
- Občas je dobré dotiahnuť vreteno predstavca a predovšetkým skrutku objímky – pretáčajúce sa riadidlá sú pre jazdu veľmi nebezpečné.

5. Brzdy
- Pred každou jazdou stlačte obidve brzdové páčky a pohľadom skontrolujte, či sú predné aj zadné brzdové obloženia správne nastavené voči ráfiku – ďalej pozrite Základné pokyny.

AKO JAZDIŤ S BICYKLOM POČAS ZÁBEHU?

Citlivejšie a vnímavejšie ako so zabehnutým bicyklom. Spočiatku jazdite pomalšie, vyhýbajte sa extrémnym zjazdom v náročnom teréne. To si môžete dovoliť, až keď prekonáte neistotu a získate zručnosť v riadení svojho nového bicykla. Rozhodne sa vyplatí pri prvých kilometroch zbierať skúsenosti, sledovať bicykel a potom podoťahovať všetko, čo sa povolí. Náradie vozte vždy so sebou, jazdite rozumne a hlavne s citom!
Doladením nastavovacej skrutky prehadzovača, väčšinou o pol až jednu obrátku, sa dá obnoviť tichý chod. Prešmykovač sa nastavuje nastavovacou skrutkou na radení, ale niekedy je príčinou priveľmi alebo aj slabo napnuté lanko. V takom prípade treba upraviť jeho ťah. Stáva sa aj to, že vodidlo je v nevhodnej polohe, drie o reťaz alebo dokonca ovplyvní možnosť radiť. Prešmykovač

musí byť v rovnobežnej polohe s prevodníkmi a v správnej výške. Nastavenie je v takom prípade nielen potrebné, ale dokonca nutné. Ak je poškodená reťaz, nemôže dobre fungovať ani pohon. Zadretý článok znamená zníženie priechodnosti reťaze vodidlom, jeho nesprávny nábeh na zuby ozubených kolies, zvlášť tých najmenších, čo sa potom prejaví praskotom alebo preskakovaním. Suchá reťaz sťažuje svojím mechanickým odporom jazdu a podstatne spomaľuje proces radenia. Na mazanie používajte radšej riedke oleje s teflónom a vysokou vzlínavosťou (napr. GT 85) alebo špeciálne mazadlá na reťaze (Castrol). Klasické strojové oleje sú síce podstatne lacnejšie, ale reťaz sa v nich musí doslova namočiť, prebytočný olej treba z povrchu utrieť. Potom je prakticky nemožné zabrániť vzniku a usadzovaniu nečistôt. Reťazi treba venovať pozornosť od začiatku až do konca jej životnosti. Ak ju nevymeníte včas, je takmer isté, že budete meniť aj všetky ozubené kolesá (to sa však určite nestane pri prvých 150 km).
A nezabudnite – ak budete z akejkoľvek príčiny rozpojovať reťaz, na tento účel nie je vhodné miesto s čiernym čapom. Čierne spojovacie čapy majú totiž väčší priemer ako ostatné čapy a ich pretlačením smerom von sa zväčší otvor v článku natoľko, že na tomto mieste sa už čap nedá ďalej znitovať, reťaz nebude bežať správne a je veľmi pravdepodobné, že sa tu zas rozpojí. Čierne čapy používajte zásadne len na spájanie, pri rozpojovaní sa im vyhýbajte.

NÁRADIE, BEZ KTORÉHO SA NEZAOBÍDETE

- imbusové kľúče 8, 6, 5, 4, 3, 2
- stranové kľúče tenké 17, 14, 13
- krížový skrutkovač jemnejší a väčší
- montážne páky
- stranové kľúče 15, 10 (2x), 9, 8
- kľúče na hlavové zloženie 40, 36, 34 (2 x podľa potrebného rozmeru)
- súprava na opravu duší
- pumpa

Rozšírená výbava

- nitovač reťaze HG
- sťahovák na kľuky (s príslušným stranovým kľúčom)
- prípravok na uvoľnenie ozubených kolies (biče) 2 x
- centrovací kľúč
- sťahováky alebo špeciálne kľúče na kazety
- uzatvorený maticový kľúč 14 (15) mm
- centrovacie vidlice
- mierky na opotrebovanie reťaze a viackoliesok

Niektoré servisné práce a opravy si vyžadujú odborné znalosti a náradie. Nikdy nezačínajte s akoukoľvek úpravou bicykla, ak máte akékoľvek pochybnosti o svojich schopnostiach dokončiť opravu. Nedokonalý servis môže ohroziť Váš život či zdravie alebo spôsobiť škodu na Vašom bicykli alebo tretím osobám.

ZÁKLADNÉ POKYNY

Upozornenie: Na cestnom bicykli je mnoho pohyblivých komponentov (zapletené kolesá, prevodovka, reťaz…), pri ich použití hrozí riziko zachytenia končatiny, vlasov alebo častí oblečenia. Dbajte preto na zvýšenú opatrnosť nielen pri bežnom používaní, ale aj pri údržbe cestného bicykla.
Bicykel a jeho komponenty majú svoju životnosť a použité materiály sa časom unavia. Ak sa životnosť určitého komponentu končí, môže náhle zlyhať a zapríčiniť vážne zranenia alebo smrť cyklistu. Pri výskyte akýchkoľvek signálov poukazujúcich na to, že sa životnosť určitého komponentu končí, je nutné ho okamžite vymeniť.
Havária môže predčasne ukončiť životnosť jednotlivých komponentov bicykla. Potom môžu náhle zlyhať a zapríčiniť stratu kontroly nad riadením a ohroziť váš život či zdravie alebo spôsobiť škodu na vašom bicykli či tretím osobám.
Ohnuté časti, najmä tie, ktoré sú vyrobené z hliníka, sa môžu zlomiť bez predchádzajúceho varovania. Ani tie sa nemôžu opraviť, resp. narovnať, pretože stále hrozí riziko ich zlomenia. Týka sa to najmä vidlíc, riadidiel, predstavca, kľúk a pedálov. Ak máte pochybnosti, je bezpečnejšie tieto časti vymeniť. Obráťte sa na predajcu vášho bicykla.
Ak sú na vašom bicykli osadené karbónové komponenty, je bezpodmienečne nutné, aby ste bicykel po nehode nechali odborne prehliadnuť u predajcu vášho bicykla. Karbón je extrémne silný a trvanlivý materiál, ktorý sa vyznačuje nízkou hmotnosťou. Vďaka týmto vlastnostiam sa hodí na výrobu vysokokvalitných súčiastok.
Karbón je však aj krehký a v prípade nehody má tendenciu sa na mieste ohybu lámať. Ak je karbónová súčiastka vystavená akémukoľvek silnému nárazu alebo nadmerného zaťaženiu, jej poškodenie sa nemusí navonok prejaviť. To však neznamená, že sa nepoškodila. Poškodenie vnútorných karbónových vlákien sa totiž nemusí prejaviť zmenami na povrchu materiálu.
Používať karbónové súčiastky potom, čo boli vystavené silnému nárazu alebo nadmernému zaťaženiu, je preto veľmi nebezpečné. Poškodené karbónové komponenty môžu nečakane prasknúť a spôsobiť cyklistovi vážne zranenie.

Ak karbónový rám, vidlica alebo iný komponent vášho bicykla začnú vydávať cvakavé zvuky alebo na ňom objavíte akékoľvek preliačiny, deformácie, zmeny farebnosti, škrabance alebo ryhy, bicykel v žiadnom prípade nepoužívajte, kým sa poškodená súčiastka nevymení! Ihneď sa obráťte na predajcu vášho bicykla a situáciu s ním konzultujte.
Karbónové komponenty sa nikdy nesmú dostať do styku s vysokými teplotami, ktoré sú nutné napríklad pri práškovom nástreku alebo vypaľovaní laku. Taká teplota by mohla komponent poškodiť. Vyhnite sa aj uchovávaniu bicykla v aute, pokiaľ je vystavené silnému slnečnému žiareniu. Bicykel neskladujte ani v blízkosti zdrojov tepla.

Predná vidlica:

Ohnutú alebo poškodenú vidlicu treba vymeniť. Nikdy ju neopravujte.

Predné koleso:

Koleso musí byť usadené v prednej vidlici a riadne dotiahnuté poistnými maticami. Náboj je utesnený proti vlhkosti a nečistotám, ale mal by sa opakovane prezrieť predovšetkým po jazde náročným terénom (náročným terénom sa v celom tomto manuále rozumie terén prašný, blátivý, s výmoľami apod). Koleso sa musí pri ručnom pretočení voľne otáčať s veľmi malým trením alebo vôľou.
Jazda s nesprávne nastavenými rýchloupínačmi môže zapríčiniť vibrácie alebo uvoľnenie kolesa, čo môže viesť k vážnym zraneniam, smrti alebo poškodeniu Vášho bicykla či tretích osôb.

Preto je nevyhnutné:
1) Požiadať Vášho predajcu, aby Vám pomohol s presnými postupmi, ako bezpečne upevniť a odmontovať kolesá.
2) Pochopiť a uplatňovať správne techniky upínania kolesa pomocou rýchloupínačov.
3) Pred každou jazdou overiť, že je koleso bezpečne upevnené.
   Odstránenie alebo poškodenie rýchloupínacieho mechanizmu je veľmi nebezpečné a môže spôsobiť neplatnosť záruky a viesť k vážnym zraneniam alebo usmrteniu.
   Nesprávne nastavenie (nedotiahnutie) rýchloupínacieho mechanizmu môže zapríčiniť vibrácie alebo uvoľnenie kolesa, čo môže viesť k vážnym zraneniam alebo usmrteniu.
4) Pred každou jazdou overiť, či ráfik nie je nadmieru opotrebovaný - to by mohlo ohroziť Váš život či zdravie alebo spôsobiť škodu na Vašom bicykli alebo tretím osobám.

Zadné koleso:

Koleso musí byť upevnené v zadnej vidlici a riadne dotiahnuté poistnými maticami. Náboj je utesnený proti vlhkosti a nečistotám, ale nezabudnite ho opakovane prezrieť predovšetkým po jazde náročným terénom. Koleso sa musí pri ručnom pretočení voľne otáčať s veľmi malým trením alebo vôľou. Jazda s nesprávne nastavenými (nedotiahnutými) rýchloupínačmi môže zapríčiniť vibrácie alebo uvoľnenie kolesa, čo môže ohroziť Váš život či zdravie alebo spôsobiť škodu na Vašom bicykli či tretím osobám.

Preto je nevyhnutné:
1) Požiadať Vášho predajcu, aby Vám pomohol s presnými postupmi a ukážkou, ako bezpečne upevniť a odmontovať kolesá.
2) Pochopiť a uplatňovať správne techniky upínania kolesa pomocou rýchloupínačov.
3) Pred každou jazdou overiť, či je koleso bezpečne upevnené.

Odstránenie alebo poškodenie rýchloupínacieho mechanizmu je veľmi nebezpečné a môže spôsobiť neplatnosť záruky a viesť k vážnym zraneniam alebo usmrteniu.

Ráfik:

Ráfiky udržujte v nepoškodenom stave a správne vycentrované. Pravidelne kontrolujte ich stav a stupeň ich opotrebovania.

Stav opotrebovania:
a) Bezpečnostný systém – opotrebovanie ráfika indikuje hĺbka pozdĺžnej linky na brzdovej ploche. Ak je jej hĺbka minimálna, ráfik nepoužívajte a požiadajte Vášho predajcu o výmenu.
b) RDA systém – opotrebovanie či poškodenie ráfika je indikované farebnou tekutinou vytekajúcou z dutín ráfika. V takom prípade ráfik nepoužívajte a požiadajte Vášho predajcu o výmenu.

Stredové zloženie:

Stredové zloženie prezerajte pravidelne a vždy po jazde v náročnom teréne. Oska sa musí voľne otáčať a nesmie mať stranovú vôľu. Poistný krúžok musí byť dotiahnutý a ložiská musia byť dobre namazané.

Riadidlá:

Čo najlepšie ich prispôsobte vlastnému pohodliu a dostatočne dotiahnite všetky skrutky predstavca v mieste prechodu riadidiel predstavcom.

Označenie minimálneho vytiahnutia riadidiel nesmie byť viditeľné nad hlavovým zložením. Poškodenie rukovätí riadidiel môže zapríčiniť stratu kontroly a pád. Vytiahnutá rukoväť riadidiel môže ohroziť Váš život či zdravie alebo spôsobiť škodu na Vašom bicykli či tretím osobám. Skrutky upevnenia riadidiel odporúčame doťahovať momentom 7 Nm. Ak máte na riadidlách namontované nadstavce riadidiel (rohy), odporúčame ich doťahovať momentom 7 Nm.

Prehadzovač a prešmykovač:

Udržujte ich správne nastavené. Preraďujte, len ak šliapete a pri jazde hore stúpaním sa snažte pri radení odľahčiť nohy (zmenšiť napnutie reťaze). Vyhýbajte sa nárazom na zadný prehadzovač.
Ak máte nesprávne nastavený prehadzovač alebo prešmykovač, nikdy neprehadzujte na najmenšie alebo na najväčšie ozubené koleso. Môže dôjsť k zablokovaniu reťaze, strate kontroly a k pádu.

Reťaz:

- Merajte opakovane predĺženie a ak je to potrebné, reťaz vymeňte (približne po najazdení 1000 km).
- Reťaz často mažte a čistite riedkym olejom, prebytočné mazivo utrite handrou.
- Životnosť reťaze môže byť rôzna podľa značky reťaze a podľa prevádzkových podmienok.

Odporúčame výmenu reťaze v špecializovaných servisoch.
Pri jednorýchlostných bicykloch treba dodržať dostatočné napnutie reťaze. Ak dôjde k povoleniu, je nutné opätovné napnutie. Reťaz napnite povolením matice zadného kolesa a ťahom za koleso smerom von reťaz napnite. Nakoniec dotiahnite matice zadného kolesa.

Mestské bicykle sú obyčajne vybavené plným krytom reťaze. Tento kryt chráni reťaz pred blatom a dažďovou vodou a jazdca pred mastnotou z reťaze. Pravidelne kontrolujte napnutie reťaze. Otvorte kryt reťaze a skontrolujte napnutie. Ak zatlačíte na reťaz (medzi predným a zadným reťazovým kolesom) a tá sa posunie (smerom nahor alebo nadol) o približne 10 mm, jej napnutie je optimálne. Pokiaľ sa reťaz posunie o viac ako 10 mm, jej napnutie je príliš malé a treba ju viac napnúť. Povoľte zadné skrutky a posuňte koleso smerom dozadu. Po tomto nastavení skrutky opäť utiahnite.

Trekové bicykle majú väčšinou otvorený kryt reťaze, ktorý chráni jazdca pred mastnou reťazou.

Pneumatiky:

Pneumatiky udržujte nahustené na správnu hodnotu, ktorá býva uvedená na boku plášťa. Používajte ručnú alebo nožnú pumpu. Skontrolujte, či sú pneumatiky riadne uložené v ráfiku.
Nikdy neprehusťujte pneumatiku. Nadmerným tlakom môže pneumatika prečnievať z ráfika a zapríčiniť poškodenie bicykla a zranenie jazdca alebo chodcov v okolí či divákov. Na hustenie pneumatík na bicykli nikdy nepoužívajte vzduchové hadice na čerpacích staniciach.

Kľuky a pedále:

Pedále príležitostne namažte, predovšetkým po jazde v náročnom teréne. Nepokúšajte sa narovnať prípadné ohnutie kľúk alebo prevodníka. Po prvej jazde dotiahnite skrutky na kľukách, skontrolujte skrutky prevodníka a pedálové osky. Nikdy nepokračujte

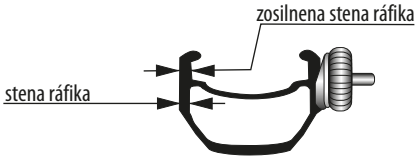
v jazde, ak sa uvoľní kľuka (štvorhran kľuky) na stredové oske, alebo pedál v kľuke. Na vôľu v kľukách a pedáloch, ktorá vznikla pre nedostatočnú údržbu, sa nevzťahuje nárok na reklamáciu.

Používanie klipsní si vyžaduje značnú mieru zručnosti. Ak to neviete automaticky, jazda s klipsňami si vyžaduje veľkú mieru sústredenia, ktorá môže odpútať Vašu pozornosť od riadenia a zapríčiniť stratu kontroly a pád. Používanie klipsní si nacvičte len mimo nebezpečných a rušných ciest. Neuťahujte, kým ich neviete riadne používať. Nášľapné pedále je možné používať len v kombinácii so špeciálne upravenými topánkami, ktoré pevne zapadajú do pedála. Jazda vyžaduje dokonalú znalosť používania nášľapných pedálov, inak dôjde k odvedeniu pozornosti od riadenia, čo povedie ku strate kontroly a k pádu. Používanie nášľapných pedálov si nacvičte len mimo nebezpečných a rušných ciest.

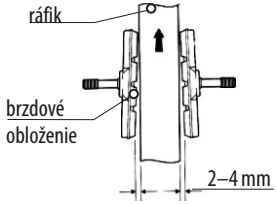
Brzdy:

Varovanie: Pri modeloch bicyklov s brzdami typu V – Brake či s inými ráfovými brzdami dochádza k prebrzdeniu brzdiacej plochy ráfika. Preto treba venovať pozornosť opotrebovaniu ráfika a brzdového obloženia. Na našich modeloch bicyklov nájdete dvojaký spôsob indikácie opotrebovania ráfika:

a) Čierna indikačná linka na brzdovej ploche – ak dôjde následkom opotrebovania k prerušeniu alebo vymazaniu indikačnej linky, bezodkladne tento ráfik vymeňte.
b) Indikačný systém SCR – po opotrebovaní bočnice ráfika nastáva deformácia brzdovej plochy a poškodenie dutiny ráfika. Koleso má veľkú hádzavosť, pritom plášť zostáva bezpečne usadený.



Odporúčané opotřebovanie brzdnej plochy 0,35 mm.



Gumové brzdové obloženia majte nastavené 2–4 mm od ráfika s miernym sklonom podľa obrázku. Kontrolujte ich opotrebovanie a ak je to nutné, vymeňte ich. Očistite olej alebo nečistoty nahromadené na ráfiku aj na upevneniach obložení.
Veľmi dôležité je presné nastavenie bŕzd vzhľadom na rozsah pohybu brzdovej páčky tak, aby v rámci tohto rozsahu bola využitá plná brzdná sila. Ak sa v rámci tohto rozsahu nedosiahne maximálny brzdný účinok, môžete stratiť kontrolu, čo môže viesť k ohrozeniu Vášho života alebo zdravia alebo spôsobeniu škody na Vašom bicykli či tretím osobám.
Upozornenie: Jazda za mokra je oveľa náročnejšia ako za sucha. V tomto prípade je znížená účinnosť bŕzd, a preto by sa mal cyklista správať obozretnejšie.

Ovládacie lanká:

Lanká správne napnite. Pravidelne ich kontrolujte, nenechávajte ich voľné a po opotrebovaní ich vymeňte. Na lanku nikdy nevytvárajte slučky. Proti rozstrapkaniu konca lanka použite hliníkové koncovky.

Prispôsobenie sedadla:

Výšku a uhol prispôsobte vlastnému pohodliu. Nevyťahujte sedlovku vyššie, ako je značka minimálneho zasunutia do rámu bicykla. Ak sa sedadlo v ráme otáča, dotiahnite ho rýchloupínacou sedadlovou skrutkou.
Ak je sedlovka vytiahnutá vyššie ako je značka minimálneho zasunutia, môže dôjsť k jej zlomeniu a potom k strate kontroly a k pádu. Po akejkoľvek manipulácii so sedadlom sa presvedčite, či ste ho pred jazdou riadne upevnili, inak môže dôjsť k zničeniu sedadla alebo k strate kontroly a k pádu. Kontrolu vykonávajte aj priebežne a vždy sa presvedčite o správnom upevnení sedadla.
Jazda so slabo zatiahnutou sedlovkou môže umožniť sedadlu otočenie alebo pohyb, ktorý môže spôsobiť stratu kontroly a pád.

Preto:

1) **Požiadajte predajcu, aby Vás oboznámil s presnými postupmi a technikami správneho upevnenia sedlovky.**
2) **Pochopte a uplatňujte správne techniky rýchloupínania sedlovky.**
3) **Pred každou jazdou najskôr skontrolujte bezpečné upevnenie sedlovky.**

Reflektory a odrazové sklá:

Reflektory a odrazové sklá by sa mali montovať na prednú vidlicu, na zadnú stranu pedálov a na špice kolies. Po poškodení by sa mali okamžite vymeniť.
Jazda bez vhodných svetiel a odraziek za šera, za tmy a v období zníženej viditeľnosti je nebezpečná a môže viesť k vážnym zraneniam alebo k smrti.

Rám:

Prípadné poškodenia pravidelne kontrolujte na farbe okolo spojení rúrok. Týmto spôsobom sa môže prejavovať ohnutie alebo prasknutie rámu.
Pokrivený alebo prasknutý rám ihneď vymeňte, lebo dochádza k nadmernému namáhaniu ďalšej časti rámu, čím vzniká veľké nebezpečenstvo úrazu.

Hlavové zloženie:

Dbajte na pevné dotiahnutie poistnej matice, vidlica sa má voľne otáčať. Matice a skrutky doťahujte pravidelne podľa potreby. Kontrolujte opakovane nepoškodenosť všetkých častí a dbajte na správne zostavenie všetkých dielov pri opätovnej montáži hlavového zloženia.
Nevhodná úprava hlavového zloženia môže mať vplyv na riadenie, zapríčiniť stratu kontroly a pád. Zavezte svoj bicykel k predajcovi a dajte si nastaviť hlavové zloženie odborníkom.

MONTÁŽNE POKYNY

Momenty dotiahnutia súčastí bicykla

Všetky momenty dotiahnutia sú uvedené v jednotkách **Newton-Metr [Nm]**. V prípade akýchkoľvek nejasností sa obráťte na Vášho predajcu.	
Súčasť	moment dotiahnutia [Nm]
– výplet, náboj, kazeta –	
Kazeta	30–45
Utiahnutie matíc na osi náboja k rámu (neplatí pre rýchloupínacie typy)	29–40
Voľnobežné koliesko	34–45
– zostavy hlavy, riadidlá, sedadlo, sedlovka –	
Skrutka predstavca pre hlavové zloženie so závitom	19–30
Fixačná skrutka predstavca (pre bezzávitové „ahead" hlavové zloženie)	6–9
Predstavec – dotiahnutie riadidiel 4 skrutkami	9–12
MTB – rohy	6–12
Dotiahnutie sedadla v sedlovke	2 skrutky 17–19 1 skrutka 24–30

Súčasť	moment dotiahnutia [Nm]
Sedlovka – dotiahnutie o rám. POZOR: Sedlovku treba dotiahnuť len minimálne, aby neskĺzla do rámu alebo aby sa v ráme nepretáčala. Prílišné dotiahnutie môže poškodiť skrutku predstavca aj rám.	5–7
– kľuky, stredové zloženie, pedál -	
Pedál do kľuky	35–40
Shimano® Octalink XTR dotiahnutie kľuky skrutka (M15 thread) (NIE Hollowtech!II)	40–49
Shimano® Hollowtech II misky stredového zloženia (2004 XTR, XT, Dura-Ace)	34–50
Shimano® Hollowtech II misky stredového zloženia (2004 XTR, Dura-Ace, XT)	10–15
Shimano® Hollowtech II ľavá strana nastavovacia skrutka	0,5–0,7
Kľuka, dotiahnutie o os (vrátane štvorhranných osí, aj typ ISIS)	34–45
Stredové zloženie zapuzdrené	40–50
– prehadzovač, prešmykovač, radenie –	
STI radenie o riadidlá	5,5–8
Otočné radenie/radenie v rukoväti	„Revo“ shifter 5,6–7,9
FD objímka (predný menič)	5,0–6,8
FD objímka predný menič (karbónové rámy)	1,2–2
FD dotiahnutie lanka	4,5–6,8
RD dotiahnutie o rám (zadný menič)	8–10
RD dotiahnutie lanka	3,4
RD dotiahnutie kladiek meniča	3,4–4
– brzdy –	
Brzdové čeľuste (cestné)	7,9–10
Brzdové čeľuste MTB	5,6–6,8
Brzdové obloženia – závitové	5,6–6,8
Brzdové obloženia – bez závitu	7,9–9
Brzdové čeľuste MTB uchytenie lanka	5,6–7,9
Brzdové čeľuste cestné uchytenie lanka	5,6–7,9
Brzdové páčky – typ MTB	5,6–7,9
Brzdové páčky – STI, ERGO	5,6–7,9
– kotúčové brzdy –	
Kotúč o náboj	Hayes® 5,6
Hydraulické brzdové čeľuste/rám	5,6–7,9
Hydraulická hadica/páčka/čeľuste	4,5–6,8

Prepočty na iné miery:

in-lb. = ft-lb. × 12 in-lb. = Nm × 8.851 in-lb. = kgf-cm / 1.15

NASTAVENIE BICYKLA PODĽA POTRIEB JAZDCA

Vaša telesná výška je rozhodujúcim meradlom pri určení správnej veľkosti rámu, ktorú potrebujete. Dbajte predovšetkým na dostatok miesta pod rozkrokom, aby nedošlo ku zraneniu, keď rýchlo zoskočíte z bicykla.

Výber konkrétneho modelu už do značnej miery predurčuje polohu pri sedení, v ktorej budete na bicykli jazdiť. Výmenou niektorých komponentov môžete bicykel prispôsobiť proporciám svojho tela. Týka sa to predovšetkým sedlovky, predstavca a páčok brzdy.

Všetky úkony opísané v tejto kapitole vyžadujú skúsenosti, vhodné náradie, manuálnu zručnosť a kvalifikáciu. Obmedzte sa na nastavenie polohy sedla, ostatné úkony radšej prenechajte kvalifikovanému personálu. Ak nebudete spokojní s nastavením bicykla, polohy pri sedení alebo s niektorým komponentom, obráťte sa na predajcu.

Upozornenie: Venujte osobitnú pozornosť doťahovaniu skrutkových spojov. Dodržujte predpísané momenty dotiahnutia, pretože príliš voľné alebo utiahnuté skrutky môžu viesť k poškodeniu sedlovky. Používajte momentový kľúč a nikdy neprekračujte povolený moment dotiahnutia.

INŠTALÁCIA PREDNÉHO KOLESA

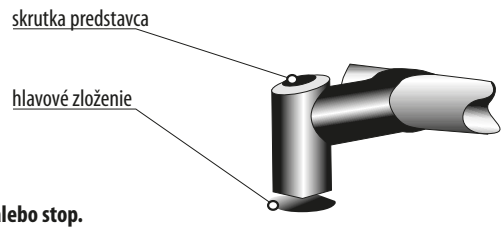
- Uvoľnite rýchloupínač (matice).
- Vložte koleso do koncoviek vidlice.
- Presuňte páku rýchloupínača o 90 stupňov od osi kolesa a voľne dotiahnite krídlovú maticu.
- Zaklopte rýchloupínač do zamknutej polohy (malo by to byť možné tlakom palca).
- **UPOZORNENIE: Uistite sa, že je koleso uzamknuté v rýchloupínacom mechanizme alebo pevne dotiahnuté maticami.**

INŠTALÁCIA RIADIDIEL

- Povoľujte skrutku v predstavci, až kým sa neuvoľní kužeľ. Vložte ho do rúrky prednej vidlice najmenej na čiaru minimálneho vloženia!
- Riadidlá nastavte kolmo na predné koleso.
- Pred dotiahnutím pozorne preštudujte predpísané momenty dotiahnutia inštalácie karbónových riadidiel o predstavec.
- Skontrolujte dotiahnutie: držte predné koleso medzi nohami a pokúste sa otočiť riadidlá.

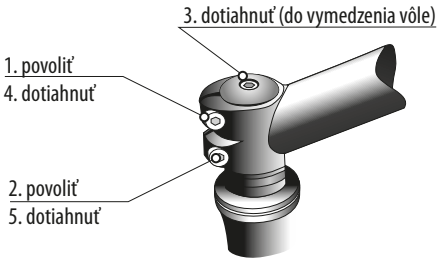
INŠTALÁCIA ZÁVITOVÉHO PREDSTAVCA DO VIDLICE

- Povoľte skrutku v predstavci, až kým sa neuvoľní kužeľ. Vložte ho do rúrky prednej vidlice najmenej na čiaru minimálneho vloženia!
- Riadidlá nastavte kolmo na predné koleso.
- Dotiahnite pevne skrutku v predstavci.
- Skontrolujte dotiahnutie: držte predné koleso medzi nohami a pokúste sa otočiť riadidlá.
- **POZOR: Nikdy nevysúvať nad rysku označujúcu max. alebo stop.**



INŠTALÁCIA DO AHEAD PREDSTAVCA NA VIDLICI

- Povoľte čelné a bočné skrutky v predstavci a skrutku hlavového zloženia. Predstavec nasuňte na rúrku prednej vidlice.
- Riadidlá nastavte kolmo na predné koleso.
- Pevne dotiahnite skrutku hlavového zloženia v predstavci a všetky skrutky predstavca.
- Skontrolujte dotiahnutie: držte predné koleso medzi nohami a pokúste sa otočiť riadidlá.
- **UPOZORNENIE: Skrutky predstavca odporúčame doťahovať momentom 7 Nm. Pozor na pretrhnutie závitov skrutiek. Mohlo by dôjsť k poškodeniu predstavca.**

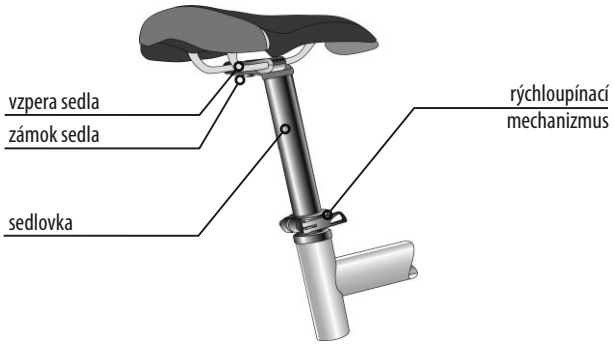


INŠTALÁCIA SEDADLA

- Namažte sedlovku a vložte ju do rámu, minimálne však na čiaru minimálneho vloženia. Upevnite ju pomocou rýchloupínacieho mechanizmu, alebo skrutky. Pred dotiahnutím pozorne preštudujte predpísané momenty dotiahnutia.
- Nastavte uhol sedadla vodorovne s podložkou. Dotiahnite zámok sedla.
- Pokusom o otočenie sedadla skontrolujte dotiahnutie.

POZNÁMKA: Sedadlo môže byť prispôsobené do blízkej nebo vzdialenej polohy od riadidiel. Dá sa to dosiahnuť posúvaním sedadla po lyžinách a zaistením zámku sedlovky alebo pevným dotiahnutím matice.

Pozor: nikdy nevysúvajte sedlovku nad rysku označujúcu max. alebo stop.



NASTAVENIE POLOHY A SKLONU SEDLA

Poloha pri sedení na bicykli a s ňou súvisiace pohodlie pri jazde a sila, ktorou šliapete do pedálov, sú čiastočne určené vzdialenosťou sedla od riadidiel. Túto vzdialenosť možno čiastočne zmeniť posunom lyžín sedla v svorke sedlovky.

- Na správne šliapanie potrebujete mať sedlo nastavené vo vodorovnej polohe. Ak ho nakloníte dopredu, prenesiete ťažisko viac nad riadidlá a vaša hmotnosť bude viac spočívať na rukách. Musíte počítať aj s tým, že budete mať tendenciu zo sedla skĺzavať.

Pri nových typoch sedloviek hlavice určujú naklonenie, ako aj vertikálnu polohu sedla a sú zaistené centrálnou imbusovou skrutkou.

Niektoré sedlovky majú dve skrutky na presnejšie nastavenie sklonu. Iné typy majú tzv. sedlovú upínaciu skrutku, ktorá má zvyčajne dve matice naskrutkované na jedinej priechodnej skrutke.

- Povoľte jednu alebo obe skrutky v hornej časti sedlovky. Otočte skrutky maximálne o dve až tri otáčky doľava, v opačnom prípade by mohli vypadnúť. Posuňte sedlo podľa potreby dopredu alebo dozadu. Môžete doň jemne udrieť, aby sa posunulo.
- Pred utiahnutím skrutiek skontrolujte, či je sedlo vodorovne.

Skontrolujte, či ste sedlovku správne upli – uchopte sedlo na oboch koncoch rukami a pokúste sa ním otočiť. Keď sa vám to nepodarí, všetko je v poriadku.

UPOZORNENIE: Nezabudnite, že skrutkové spojenia musia byť dotiahnuté na daný moment doťahovania. Nedodržanie týchto hodnôt môže viesť k nežiaducemu zasúvaniu sedlovky alebo k jej poškodeniu. Predpísané hodnoty nájdete priamo na sedle alebo v príslušných manuáloch. Lyžiny uchyťte do sedlovej svorky len v ich rovnej časti, aby nedošlo k uvoľneniu sedla!

NASTAVENIE SPRÁVNEJ VÝŠKY SEDLA

Správna výška sedla je výška, ktorá poskytuje maximálnu účinnosť a pohodlie pri šliapaní. Pri šliapaní by ste nemali byť schopní úplne natiahnuť nohu v najnižšom bode, v opačnom prípade bude šliapanie neohrabané. Výšku sedla si môžete nastaviť nasledujúcim jednoduchým spôsobom. Najlepšie to docielite s topánkami s plochou podrážkou.

- Posaďte sa na sedlo a dajte jednu pätu na pedál v najnižšej polohe. V tejto polohe by noha mala byť úplne natiahnutá a bedrá by nemali byť naklonené na žiadnu stranu.
- Na nastavenie výšky sedla povoľte uťahovaciu skrutku alebo páčku rýchloupínača sedlovky (najskôr si však prečítajte kapitolu Rýchloupínače). Na povolenie skrutky použite príslušné náradie: otočte najskôr dve alebo tri otáčky proti smeru chodu hodinových ručičiek.

UPOZORNENIE: Znížená poloha sedla umožňuje pri niektorých modeloch horských bicyklov lepšiu ovládateľnosť bicykla. Zníženie výšky sedla je tiež potrebné v prudkých zjazdoch na horskom bicykli. Absolvovanie dlhších výjazdov so sedlom v zníženej polohe však môže spôsobiť bolestivé problémy úponov kolena.

Teraz môžete nastaviť sedlo do požadovanej výšky.

- **Dajte pozor a sedlovku príliš nevyťahujte.** Značka na sedlovke musí vždy zostať vnútri sedlovej trubice. Minimálnu dĺžku, ktorou musí byť sedlovka zasunutá v sedlovej trubici, predstavuje 2,5-násobok jej priemeru; napr. sedlovka s priemerom 30 mm musí byť v sedlovej trubici zasunutá aspoň v dĺžke 75 mm.
- Pri hliníkových materiáloch (rám, sedlovka) dbajte na to, aby časť sedlovky, ktorá je zasunutá v ráme, bola vždy dobre premazaná.
- V prípade karbónových komponentov nikdy neaplikujte mazivo priamo na sedlovku alebo sedlovú trubicu. Styčné plochy musia byť úplne suché. Mazivo preniká do povrchovej vrstvy karbónových komponentov, znižuje koeficient trenia a výrazne tak znižuje pevnosť spoja daných komponentov. V prípade nutnosti aplikujte na takéto miesta špeciálnu karbónovú montážnu pastu.
- Ak sa so sedlovkou v sedlovej trubici nedá pohnúť, nepoužívajte hrubú silu, ale požiadajte o radu svojho predajcu. Sedlo vyrovnajte rovnobežne s hornou rámovou trubicou.
- Sedlovku opäť bezpečne upnete utiahnutím sedlovej objímky. Na dostatočné dotiahnutie nebudete potrebovať veľkú silu. Pokiaľ áno, znamená to, že veľkosť sedlovky nezodpovedá požiadavkám rámu.

UPOZORNENIE: Nikdy nejazdite na bicykli so sedlovkou vytiahnutou nad zarážku, nad maximum alebo nad uvedenú značku. Sedlovka sa môže zlomiť alebo zaviniť vážne poškodenie rámu.

Nastavili ste výšku sedla podľa opísaného postupu? Ak áno, poloha sedla by vám mala plne vyhovovať.

- Skúste, či na bicykli dokážete bezpečne balansovať – posaďte sa do sedla a natiahnite nohy k zemi. Ak sa vám to nedarí, znížte sedlo tak, aby ste sa dotýkali zeme aspoň špičkou chodidla. Nastavenie sedla je pomerne individuálna záležitosť. Ak sa vám nedarí nájsť vhodné nastavenie, kontaktujte svojho predajcu.

UPOZORNENIE: Ak vám sedenie pôsobí problémy, napr. znecitlivený rozkrok, môže to byť zapríčinené typom sedla. Váš predajca má k dispozícii široký sortiment sediel a rád vám poradí pri výbere.

INŠTALÁCIA KARBÓNOVEJ SEDLOVKY

- Sedlovku nikdy nenatierajte mazacím tukom.
- Na správnu montáž používajte len špeciálnu montážnu pastu FSA (dynamic assembely paste).

INŠTALÁCIA BRZDOVÝCH LANIEK PRE HORSKÉ A KROSOVÉ BICYKLE

Predné brzdové lanko:

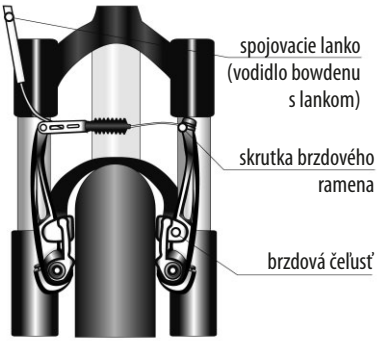
- Vložte koncovku lanka do úchytky v ľavej brzdovej páčke.
- Prevlečte lanko cez bowden a cez vodidlo lanka, potom dotiahnite skrutku ramena brzdy.
- Pritlačte obidve čeľuste tak, aby medzi brzdovými gumičkami a ráfikom bola vôľa 2–4 mm.
- Potom dotiahnite skrutku brzdového ramena držiacu lanko.
- Odstrihnite prečnievajúce lanko, aby zostávalo asi 40 mm.
- Nasuňte ochrannú koncovku na konce lanka a stlačte ju kliešťami.
- Ochrannú koncovku laniek stlačte momentom 20 Nm.

Zadné brzdové lanko:

- Postup je podobný ako pri montáži predného brzdového lanka. Zadnú brzdu ovláda pravá brzdová páčka.

NASTAVENIE BŔZD (BRZDY V-BRAKE)

- Ráfikové brzdy treba príležitostne nastaviť, pretože dochádza k predĺženiu laniek a brzdové gumičky sa opotrebúvajú. Brzdové gumičky by mali byť vo vzdialenosti 2–4 mm od ráfika. Zvyčajne sa zadná brzdová páčka montuje na pravú a predná páčka na ľavú stranu riadidiel.
- Kvôli lepšiemu nastaveniu bŕzd uvoľnite nastaviteľný valček s poistnou maticou. Ak chcete priblížiť brzdové gumičky bližšie k ráfiku, vytáčajte nastaviteľný valček smerom von. Ak brzdové gumičky drú o ráfik, zatáčajte nastaviteľný valček smerom dovnútra. Skontrolujte nastavenie bŕzd.
- Brzdové gumičky sa nesmú nikdy dotýkať plášťa. Zabráni sa tým jeho predretiu.



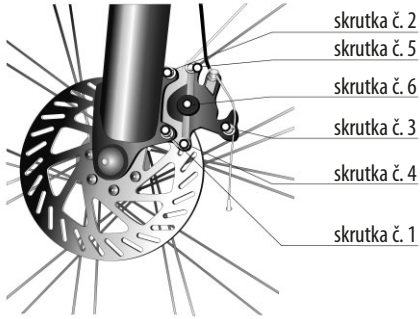
Upozornenie: Ľavá brzdová páčka je predná brzda a pravá brzdová páčka je zadná brzda. Ak je zadná brzda v zadnom náboji protišľapná (kontra), je brzdová páčka prednej brzdy umiestnená na pravej strane.

Dajte si pozor na brzdové páčky, nesmie dôjsť k ich stlačeniu až po rukoväť, v takom prípade strácajú brzdy účinnosť. Treba ich znova nastaviť predpätím laniek.

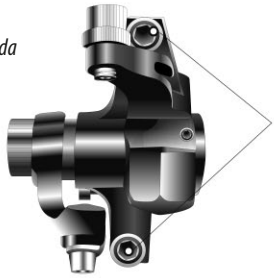
KOTOUČOVÁ BRZDA

- skrutky č. 1 a 2 drží segment v zámku (vidlica)
- skrutka č. 3 slúži na uchytenie brzdového lanka
- skrutky č. 4 a 5 sú nastavovacie skrutky na polohovanie brzdiaceho segmentu voči kotúču
- skrutka č. 6 slúži na nastavenie vzdialenosti brzdovej doštičky od kotúča

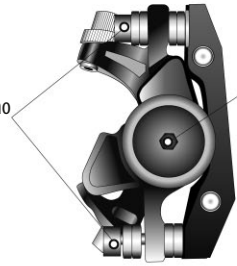
Upozornenie: Účinnosť bŕzd sa dá nastaviť aj nastavovacou skrutkou na brzdovej páčke!



zadná kotúčová brzda



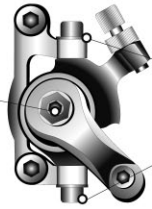
nastavenie sklonu brzdového strmeňa voči kotúču



nastavovacia skrutka na vymedzenie vôle medzi brzdovým kotúčom a brzdovou doštičkou

predná kotúčová brzda

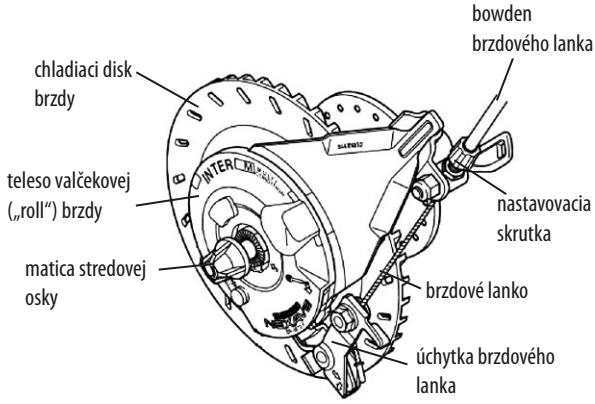
nastavovacia skrutka na vymedzenie vôle medzi brzdovým kotúčom a brzdovou doštičkou



nastavenie sklonu brzdového strmeňa voči kotúču

VALČEKOVÁ („ROLL“) BRZDA

Valčekové brzdy sa montujú na mestské bicykle. Tieto brzdy nepotrebujú takmer žiadne nastavenie. Pokiaľ treba brzdy nastaviť, použite nastavovaciu skrutku a jemne nastavte dĺžku brzdového lanka. Pre povolenie brzdy otočte nastavovacou skrutkou proti smeru otáčania hodinových ručičiek. Pre napnutie brzdového lanka otáčajte touto skrutkou v smere otáčania hodinových ručičiek. Presvedčte sa, že sa koleso môže voľne otáčať (pri nestisnutej brzdovej páke). Ak sú otáčky kolesa spomaľované, jemne predĺžte dĺžku brzdového lanka otočením nastavovacej skrutky v smere otáčania hodinových ručičiek.



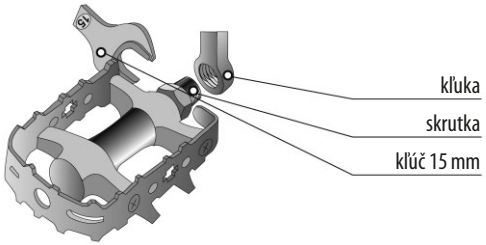
BRZDOVÉ PÁČKY

Brzdové páčky Vám umožňujú ovládať brzdy. Mestské alebo trekové bicykle majú obvykle dve brzdové páčky, ktoré sú namontované na riadidlách. Ich poloha by Vám mala umožniť ovládať ich bez väčšej námahy. Brzdové páčky by tiež mali byť namontované v dosahu Vašich rúk. Polohu brzdových páčok možno nastaviť jednak horizontálne, jednak vertikálne.

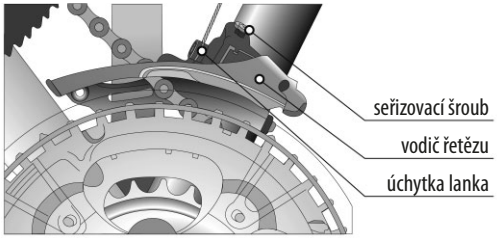
DÔLEŽITÉ: Funkčnosť Vašich bŕzd je dôležitá. Zoznámte sa preto dôkladne s brzdovým systémom bicykla ešte pred Vašou prvou jazdou. Pred každou jazdou dôkladne skontrolujte brzdy. Majte prosím na pamäti, že na mestských a trekových bicykloch sa PREDNÁ brzda často ovláda PRAVOU brzdovou páčkou a ZADNÁ brzda sa ovláda ĽAVOU brzdovou páčkou (v prípade horských a krosových bicyklov je to väčšinou naopak).

INŠTALÁCIA PEDÁLU

- Pedále sú na čelnej strane skrutky označené "R" a "L".
- Namažte pedálové skrutky.
- Naskrutkujte pedál označený "R" otáčaním doprava (strana s ozubenými kolesami). Naskrutkujte pedál označený "L" otáčaním doľava do ľavej kľuky.
- Dotiahnite pevne každý pedál pomocou kľúča č. 15. Po odjazdení cca 50 km znova dotiahnite obidva pedále.



ČINNOSŤ PREHADZOVAČA A PREŠMYKOVAČA



Prehadzovací systém Vášho bicykla mení prevodový pomer pohybom reťaze z jedného kolieska na druhé. Prevody raďte len pri šliapaní dopredu. Hladké preraďovanie dosiahnete pri ľahkom šliapaní. Radiaci systém je vybavený dvomi radiacimi páčkami umiestnenými na riadidlách. Pravá páčka ovláda pohyb reťaze po 6, 7, 8 alebo 9 zadných kolieskach. Pohybom páčky dopredu sa reťaz pohybuje z najmenšieho kolieska (najťažší prevod) na ďalšie väčšie kolieska (ľahší prevod). Ľavá páčka ovláda pohyb reťaze po troch predných prevodníkoch. Pohybom ľavej páčky dopredu sa reťaz presunie z menšieho prevodníka na väčší. Za krátky čas sa naučíte, aké prevody treba používať na rôzne podmienky jazdy. Dokonale sa to naučíte len precvičovaním. Nesnažte sa prehadzovať vo chvíli, keď vyvíjate veľký tlak na pedále. Pri prehadzovaní nikdy nešliapte dozadu, lebo by Vám mohla spadnúť reťaz.
Odporúčanie: nepoužívajte prevody, pri ktorých dochádza k extrémnemu kríženiu reťaze. Trpí tým celý prevodový mechanizmus.

PREŠMYKOVAČ

- Vedenie reťaze musí byť v línii s prevodníkmi a musí sa nachádzať 1–3 mm nad zubami najväčšieho prevodníka.
- Ak je páčka prešmykovača (ľavá) v polohe dozadu, skontrolujte, či lanko prešmykovača nie je príliš uvoľnené. Vôľa sa dá odstrániť uvoľnením skrutky s ukotvením lanka, napnutím lanka kliešťami a opätovným dotiahnutím skrutky.
- Ak reťaz padá z najväčšieho prevodníka smerom k pravej kľuke, pritiahnite hornú skrutku nastavenia prešmykovača o jednu alebo dve otáčky. Vykonajte test radenia a ak je to potrebné, nastavte radenie ešte raz.

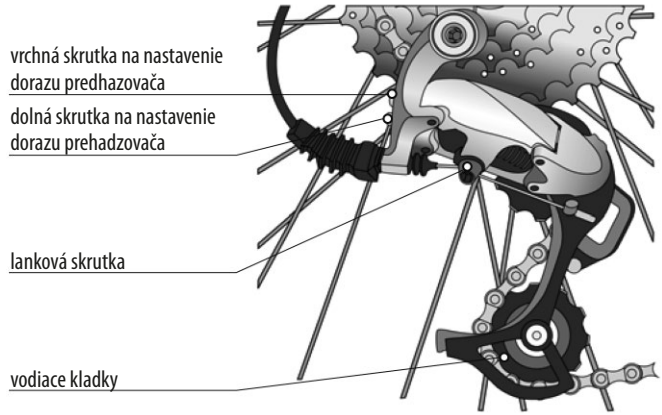
PREHADZOVAČ

- Nadvihnite zadné koleso. Počas otáčania kľukou presúvajte pravú páčku dozadu. Reťaz by mala byť nastavená na najmenšom zadnom koliesku. Ak k tomu nedošlo, točte kľukou ďalej a povoľujte hornú nastavovaciu skrutku prehadzovača, až kým sa reťaz nedostane na najmenšie koliesko.
- Počas točenia kľukou presúvajte páčku smerom dopredu, až kým sa reťaz neposunie na druhé najmenšie koliesko. Presuňte pravú páčku naspäť, reťaz by sa mala hladko presunúť na najmenšie koliesko.
- Počas točenia kľukou presuňte páčku úplne dopredu. Reťaz by mala byť nastavená na najväčšom zadnom koliesku. Ak k tomu nedošlo, točte kľukou ďalej a otáčajte dolnú nastavovaciu skrutku zadného prehadzovača, až kým sa reťaz nedostane na najväčšie koliesko.
- Počas točenia kľukou presuňte páčku o malý krok späť, až kým sa reťaz nedostane na druhé najväčšie koliesko. Presuňte páčku úplne dopredu, reťaz by sa mala ľahko presunúť na najväčšie koliesko.

UPOZORNENIE: Pri bicykloch vybavených indexovým prehadzovacím systémom si pozrite nastavenie odporúčané výrobcom.

PRESTAVENIE LANKA

- Môže dôjsť k predĺženiu lanka, čo povedie k nesprávnemu prehadzovaniu. Predĺženie lanka sa objaví, ak je lanko uvoľnené (pri polohe radiacich páčok úplne k sebe). Povoľte skrutku na zaistenie lanka, lanko napnite a znova dotiahnite poisťovaciu skrutku.


vrchná skrutka na nastavenie dorazu predhazovača
dolná skrutka na nastavenie dorazu prehadzovača
lanková skrutka
vodiace kladky

NASTAVENIE LOŽÍSK

Váš horský bicykel má štyri súpravy ložísk, ktoré treba nastavovať a mazať.

1) Hlavové zloženie
2) Stredové zloženie
3) Ložiská nábojov kolies
4) Ložiská pedálov

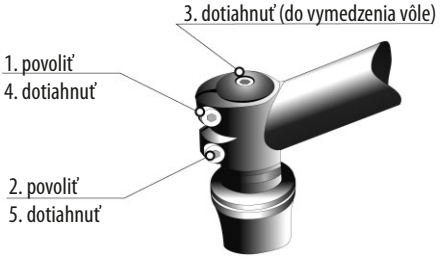
Ložiská často kontrolujte, predovšetkým po jazde náročným terénom. Interval servisu závisí od počtu najazdených kilometrov a od podmienok jazdy. Napriek tomu, že ložiská sú účinne utesnené, tesnenia použité na bicykli nie sú úplne odolné proti vode.
S troškou šikovnosti a s potrebnými nástrojmi by ste mali byť schopní premazať a nastaviť ložiská aj sami.

HLAVOVÉ ZLOŽENIE

- Pred kontrolou nastavenia odmontujte predné koleso. Vidlica by sa mala otáčať voľne, ale nemala by mať vôľu.
- Ak treba nastaviť ložiská, dvomi stranovými kľúčmi uvoľnite poistnú maticu. Dotiahnite alebo uvoľnite nastaviteľný venček. Upevnite poistnú maticu a skontrolujte stav.
- Ak treba namazať ložiská, rozmontujte riadidlá. Snímte poistnú maticu a nastaviteľný venček. Vytiahnite vidlicu z rámu a snímte dve guľôčkové klietky. Odstráňte mazivo zo všetkých súčastí a skontrolujte prípadné opotrebovanie a koróziu ložísk. Znova namažte všetky súčasti, hlavne dostatočne pokryte prstencové tesnenie. Jednu guľôčkovú klietku nainštalujte na vidlicu. Vložte vidlicu naspäť do rámu a presvedčite sa, či prstenec zapadol do dna stacionárneho venčeka. Nainštalujte druhú guľôčkovú klietku na stacionárny kužeľ. Zaskrutkovávajte nastaviteľný venček smerom nadol, až kým nedosiahnete nulovú vôľu. Zaskrutkujte poistnú maticu.

DOTIAHNUTIE HLAVOVÉHO ZLOŽENIA AHEAD

- Povoľte skrutky v predstavci a skrutku hlavového zloženia.
- Riadidlá nastavte kolmo na predné koleso.
- Pevne dotiahnite skrutku hlavového zloženia na predstavci a všetky skrutky predstavca.
- Skontrolujte dotiahnutie: držte predné koleso medzi nohami a pokúste sa otočiť riadidlá.



NÁBOJE

- Snímte rýchloupínací mechanizmus.
- Vyskrutkujte poistnú maticu osky, pružnú podložku a kónus z jednej strany osky. Vytiahnite osku z jadra náboja a vyberte guľôčkové ložiská.
- Skontrolujte, či nie sú poškodené alebo skorodované guľôčkové dráhy (príp. ich vymeňte).
- Premažte nábojovú schránku a vložte ložiská.
- Nainštalujte späť osku. Postupne naskrutkujte kónus, až kým sa nedotkne guličkových ložísk. Nainštalujte späť pružnú podložkua poistnú maticu. Roztočte osku. Mala by sa pohybovať bez vôle alebo dretia. Ak je to potrebné, nastavte ju znova a dotiahnite poistnú maticu. Namontujte rýchloupínací mechanizmus.

RÝCHLOUPÍNAČE

Rýchloupínače síce majú veľmi jednoduchý mechanizmus, ich nesprávne používanie je však opakovane príčinou nehôd. Skontrolujte, či sú doťahovacie páčky oboch rýchloupínačov orientované na opačnú stranu bicykla, než je reťaz.

Bezpečné upnutie komponentov:

- Otvorte páčku rýchloupínača. Na páčke by ste mali prečítať nápis „Open" (Otvorené). Ak chcete rýchloupínací náboj zavrieť, pritiahnite páčku späť. Na vonkajšej strane páčky by ste mali prečítať nápis „Close" (Zavreté). Na začiatku a približne do prvej polovice upínania by sa páčka mala pohybovať ľahko, napr. bez prichytenia kolesa.
- V priebehu druhej polovice upínania môže sila potrebná na pohyb páčkou podstatne vzrásť.
- Ku konci dráhy sa páčka môže hýbať veľmi ťažko, preto použite bruško palca a zároveň sa prstami priťahujte k niektorej z nepohyblivých častí, ako je napríklad vidlica alebo zadná stavba, nikdy sa však nepriťahujte k brzdovému kotúču alebo ku špiciam. V konečnej pozícii by páčka mala byť rovnobežná s kolesom a nemala by vyčnievať nabok. Páčka by mala byť pritiahnutá blízko k rámu tak, aby sa náhodou neotvorila.
- Ak chcete skontrolovať, či je páčka bezpečne dotiahnutá, skúste ju zatvorenú otočiť dookola.

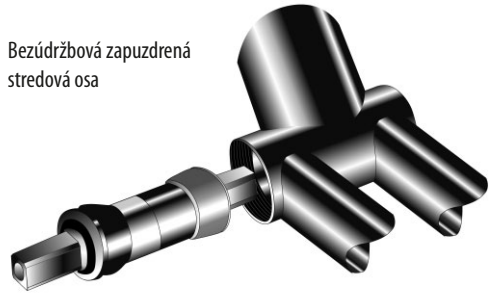
- Zatlačte na koniec páčky, ako keby ste ňou chceli opísať kružnicu. Ak sa páčkou dá pootočiť, koleso nie je bezpečne upnuté. Páčku znovu otvorte a pootočte doťahovaciu maticu o polovicu otáčky na zvýšenie predbežného ťahu.
- Zavrite páčku a skontrolujte, či koleso drží. Ak sa páčkou už viac nedá otočiť, je koleso správne upnuté.
- Nakoniec bicykel zdvihnite tak, aby kolesá boli pár centimetrov nad zemou a ľahko zhora udrite do plášťa. Ak je koleso správne upnuté, zostane pevne uchytené vo vidlici.

UPOZORNENIE: Rýchloupínače, ktoré nie sú správne zatvorené, môžu spôsobiť uvoľnenie upínacích komponentov a nehodu.

Ak je bicykel vybavený pevnou osou, nezabudnite si pozorne prečítať príslušné materiály dodané výrobcom vidlice a kolies. Potrebné informácie vám poskytne aj predajca.

STRED

Na Vašom bicykli je nainštalované zapuzdrené stredové zloženie. Príležitostne treba skontrolovať, či tu nevznikla vôľa. Tento typ stredového zloženia je bezúdržbový.
Upozornenie: pevná miska má závit.


Bezúdržbová zapuzdrená stredová osa

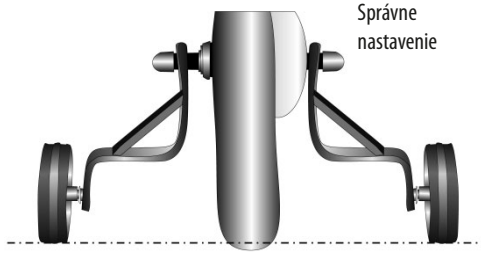
PEDÁLE

- Otáčajte každým pedálom a skontrolujte, či nezadrháva alebo či nemá hlučný chod. Ložiská pedálov potrebujú údržbu len zriedka, ale ak je to potrebné, čítajte ďalej.
- Vyskrutkujte pedál z kľuky, snímte ochranné viečko, poistnú maticu a tesnenie. Vyskrutkujte kónus a vytiahnite skrutku z jadra pedála. Odstráňte mazivo zo všetkých častí a skontrolujte, či nie sú opotrebované.
- Premažte ložiskové venčeky a nainštalujte rovnaký počet guľôčok na každú stranu. Naskrutkujte kónus späť na skrutku, otáčajte skrutkou, až kým kónus nedosadne na guľôčky. Nainštalujte späť tesnenie a poistnú maticu. Skontrolujte vôľu a drhnutie. Upravte kónus a dotiahnite poistnú maticu, namontujte pedále na kľuky.

DETSKÉ BICYKLE

Detské bicykle sú vyrobené podľa európskej normy EN ISO 8098, ktorá je určená pre bicykle s výškou sedadla väčšou ako 435 mm a menšou ako 635 mm.

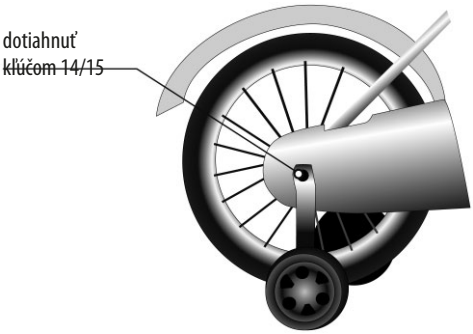
Detské bicykle sú určené len na použitie na ihriskách a na uzavretých plochách, len pod dozorom rodičov lebo opatrovníka. Ak necháte dieťa pri jazde na bicykli bez dozoru, môže dôjsť k zraneniu alebo usmrteniu.
NIKDY NENECHÁVAJTE DIEŤA BEZ DOZORU!!!


Správne nastavenie

Dôrazne Vám odporúčame použitie prilby schváleného typu. Odporúčané zaťaženie detského bicykla je do 25 kg vrátane batožiny. Prosíme Vás, aby ste pred prvou jazdou venovali pozornosť správnemu nastaveniu Vášho nového bicykla.

Výšku sedla nastavte tak, aby dieťa pohodlne dosiahlo na riadidlá a aby nebolo príliš vzpriamené alebo naopak príliš „neležalo“ na bicykli. Nikdy však nevysúvajte riadidlá nad vyznačenú rysku (označenú drážkovaním a slovom STOP alebo MAX). Dôkladne vysvetlite dieťaťu, že bicykel má protišľapaciu zadnú brzdu (kontru). Brzdová páčka prednej brzdy je umiestnená na pravej strane riadidiel. Nikdy nebrzdite len prednou brzdou.

ŠPECIÁLNA VÝBAVA DETSKÝCH BICYKLOV



Detský bicykel je od výrobcu vybavený stabilizačnými kolieskami. Tieto stabilizačné kolieska slúžia na uľahčenie jazdy Vášho dieťaťa. Vyrovnávajú nerovnováhu mladého cyklistu, pomáhajú mu, aby sa ľahšie naučil ovládať bicykel. Mladý cyklista sa môže viac venovať riadeniu bicykla, naučí sa brzdiť. Pri stabilizačných kolieskach treba kontrolovať, či sa neuvoľnili skrutky upevňujúce vzpery k bicyklu a či sú kolieska dostatočne pripevnené ku vzperám. Nedotiahnuté skrutky môžu spôsobiť nesprávnu funkciu stabilizačných koliesok. Môže dôjsť k ich povoleniu, k následnému pádu a možnému poraneniu či dokonca usmrteniu.

Protišľapaciu zadnú brzdu (kontru) má bicykel preto, že to mladému cyklistovi umožní jednoduchšie a kvalitnejšie brzdenie. Naučiť dieťa správne brzdiť na bicykli je nutnosťou pre ďalšie používanie bicykla. Preto treba učeniu venovať primeraný čas. Až po nem si môžete byť istí, že Vaše dieťa vie bezpečne zastaviť bicykel. Pohybom nohy a kľuky prevodníka smerom dopredu sa bicykel uvádza do pohybu smerom dopredu. Na zastavenie treba kľuku prevodníka zošliapnuť v opačnom smere, t. j. dozadu. Dôjde k spomaleniu jazdy až po zastavenie bicykla.

ODPRUŽENÁ VIDLICA

CAk si chcete udržať dokonalú funkciu odpruženia vidlice, je dôležitá jej pravidelná údržba, predovšetkým údržba trecích plôch medzi vnútornou a vonkajšou rúrkou. Prachovka zabraňujúca vnikaniu nečistôt do trecích plôch nesmie byť porušená a musí chrániť celú treciu plochu. Na umývanie vidlice je vhodné použiť jemnú kefu a teplú mydlovú vodu. Upozornenie: Pri umývaní sa voda nesmie dostať medzi vnútornú a vonkajšiu rúrku vidlice. Práve voda a nečistoty majú nepriaznivý vplyv na súčiastky.

MAZANIE VIDLICE

V novej odpruženej vidlici je pružiaca zostava s vrstvou maziva. Túto vrstvu maziva treba stále doplňovať. Vidlice mažte vždy po jazde vo vlhkom prostredí (bahno, mokrý piesok, dážď). Ak nemáte skúsenosti s údržbou a opravami vidlíc, zverte servis kvalifikovaným odborníkom.

CELOODPRUŽENÝ RÁM

Údržba: Po jazde v blatistom teréne treba očistiť všetky pohyblivé časti rámu, predĺžite tým ich životnosť. Každých 150 km skontrolujte jednotlivé súčasti rámu. Ak sa niektoré súčasti opotrebujú, vymeňte ich, aby nedošlo k poškodeniu samotného rámu. Nezabudnite skontrolovať dotiahnutie skrutiek jednotlivých súčastí a premažte aj klzné ložiská pružiacej jednotky.

MAZANIE

Váš bicykel má veľa pohyblivých súčastí, ktoré sú neustále vystavené vplyvom prírody. Čistenie a mazanie týchto súčastí predĺži ich životnosť.

Pravidelne treba premazať tieto súčiastky:
- reťaz
- prešmykovač
- prehadzovač
- lanká na ovládanie prehadzovania
- brzdové čeľuste, lanká a ovládanie bŕzd
- odpružené vidlice
- pružiacu jednotku

ZÁRUKA – VŠEOBECNÉ ZÁSADY

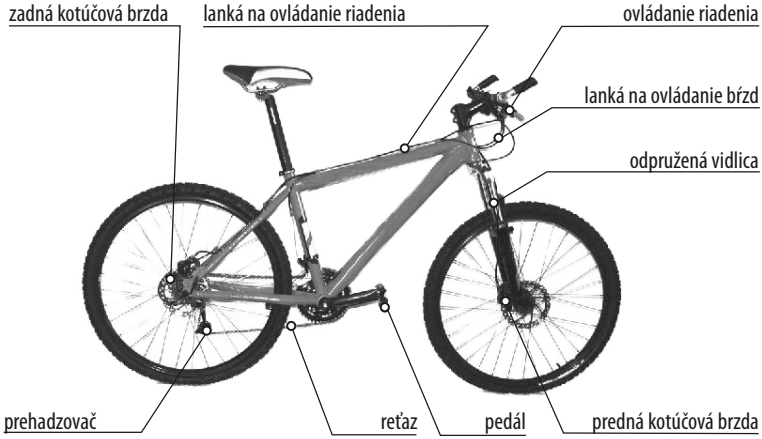
1) Firma **BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o.,** poskytuje na svoje výrobky záruku v rozsahu uvedenom v záručnom liste.

2) Firma **BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o.,** opraví na svoje náklady všetky chyby spôsobené chybným materiálom, spracovaním, konštrukciou a montážou, ktoré sa vyskytnú počas záručnej lehoty. Záruka sa nevzťahuje na poškodenia zapríčinené haváriou, preťažovaním rámu alebo bicykla extrémnou záťažou, nesprávnym používaním, obsluhou alebo údržbou vykonávanou inak, ako je stanovené výrobcom v tomto návode, nesprávnym uskladnením alebo neodborne vykonanou opravou.

3) Výrobok odovzdáva predajca spotrebiteľovi v bezchybnom stave, bicykel je pripravený na jazdu.

4) Záruka musí byť uplatnená bezodkladne. Záručnú opravu vykonajú opravovne najneskôr do 30 dní. Záručná lehota sa predlžuje o čas vykonávania záručnej opravy. Výrobca bicykla nezodpovedá za škodu zapríčinenú chybou, ktorá neexistovala v čase, keď výrobca uviedol výrobok na trh, alebo ak vznikla neskôr a zároveň nezodpovedá za škodu, ktorú spôsobil svojím konaním alebo nedbanlivosťou poškodený alebo osoba, za ktorú je poškodený zodpovedný. Za takéto konanie či nedbanlivosť sa považuje hlavne nedodržovanie zásad uvedených v tomto návode na obsluhu.

Výrobca bicykla nezodpovedá za škodu zapríčinenú chybou, ktorá neexistovala v čase, keď výrobca uviedol výrobok na trh, alebo ak vznikla neskôr a zároveň nezodpovedá za škodu, ktorú spôsobil svojím konaním alebo nedbanlivosťou poškodený alebo osoba, za ktorú je poškodený zodpovedný. Za takéto konanie či nedbanlivosť sa považuje hlavne nedodržovanie zásad uvedených v tomto návode na obsluhu.



POSKYTNUTIE ZÁRUKY V JEDNOTLIVÝCH KONKRÉTNYCH PRÍPADOCH

Rám a predná pevná vidlica – záruka sa vzťahuje na chybu materiálu, jeho spoje a prehrdzavenie. Záruka sa nedá uplatniť na poškodenia spôsobené haváriou alebo neodbornou opravou. Deformácie ramien a koncoviek smerom vpred, vzad alebo do strany sú vždy spôsobené preťažovaním alebo haváriou.

Riadenie – záruka sa vzťahuje na chyby materiálu. Neuznáva sa deformácia stĺpika predstavca pri vysunutí nad značku.

Stredové zloženie – záruka sa vzťahuje na chyby materiálu a jeho tepelné spracovanie. Bežné nastavovanie vôle nie je predmetom garančných opráv. Rovnako sa neuznávajú zdeformované alebo vytrhnuté závity súčastí a poškodený štvorhran kľúk.

Pedále – záruka sa vzťahuje na chybu materiálu. Na prasknutý rám, ohnutú os pedála alebo na pedál vytrhnutý z kľuky nemôže byť uplatnená záruka.

Pneumatiky – záruka sa poskytuje na výrobné chyby (krivý plášť a pod.). Na plášť predratý od brzdových gumičiek, jeho opotrebovanie jazdou alebo prebrzdením sa záruka nevzťahuje.

Kolesá – sa vzťahuje na chyby materiálu (prasknutý ráfik, náboj, ozubené koliesko, os, špica – do 30 dní) vrátane chýb povrchovej úpravy.

Brzdy, prehadzovač a prešmykovač – záruka sa vzťahuje na chyby materiálu. Na nastavenie sa záruka nevzťahuje. Skladovaním, manipuláciou a jazdou sa nastavenie čiastočne mení a jeho dolaďovanie patrí k bežnej údržbe.

Sedadlo, sedlovka – uznáva sa chyba materiálu, posudzuje sa z hľadiska funkčnosti. Ryhy spôsobené posunom sedlovky v sedlovej rúrke sa reklamovať nedajú.

Reťaz – predmetom záruky je chyba materiálu alebo pretrhnutie. Na bežné opotrebovanie alebo oslabenie funkcie vplyvom zanedbania údržby sa záruka nevzťahuje.

Odrazky – odlomené alebo rozbité odrazky nie sú predmetom záruky.

Celoodpružený rám – záruka sa vzťahuje na materiál, zvary a na jednotlivé pohyblivé súčasti. Zásadne ju nemožno uplatniť na poškodenia spôsobené:

- **haváriou**
- **pretekárskou činnosťou**
- **preťažovaním v extrémnych podmienkach (zjazd po náročnom teréne, jazdou vo vode a snehu)**
- **vystavením poveternostným podmienkam (dážď, slnko, uskladnenie vo vlhkom prostredí)**
- **neodbornou opravou**
- **jazdou dvoch ľudí naraz**
- **násilným poškodením**
- **skokmi pri jazde**
- **nedostatočnou údržbou**

Záruka sa však nevzťahuje na pohyblivé súčasti mechanizmu, ak tieto súčasti neboli dostatočne dotiahnuté a napriek tomu došlo k použitiu bicykla. Tieto súčasti sa používaním opotrebovávajú, a preto je potrebná ich pravidelná údržba.

Upozornenie: Ak nemáte skúsenosti s opravami celoodpružených rámov, zverte servis kvalifikovanému mechanikovi.

Každý pád môže ohroziť Váš život či zdravie alebo spôsobiť škodu na Vašom bicykli či tretím osobám. Pri jazde na bicykli by sa na toto varovanie nemalo nikdy zabúdať.

DÔLEŽITÉ UPOZORNENIE

Reklamácie sa nevzťahujú na bežnú údržbu bicykla:

1. Voľné kľuky na stredovej osi (nedotiahnutá stredová skrutka).
2. Vôľa v hlavovom zložení (nedotiahnuté poistné matice hlavového zloženia).
3. Nesprávna funkcia bŕzd (spôsobená používaním a následným opotrebovaním brzdových obložení, predĺžením brzdových laniek).
4. Padanie reťaze (spôsobené nesprávnym zaradením prevodových pomerov, následného kríženia reťaze a spadnutia alebo dretia o iné ozubené kolieska).
5. Nesprávny chod prehadzovača alebo prešmykovača (vytiahnutie radiacich laniek a následná nedostatočná údržba).
6. Vôľa v prednom a zadnom náboji (nedotiahnuté kónusy v nábojoch).

ZÁRUČNÝ LIST

ZÁRUKA NA RÁM A KOMPONENTY - 24 mesiacov na rám - 24 mesiacov na komponenty

VŠEOBECNÉ ZÁSADY

Firma BIKE FUN International s.r.o. potvrdzuje, že bicykel uvedeného typu a výrobného čísla zodpovedá štátnym normám a technickým predpisom. Na tento bicykel poskytuje záruku odo dňa predaja konečnému spotrebiteľovi. Záručná lehota sa predlžuje o čas vykonávania záručnej opravy. Firma opraví na svoje náklady všetky chyby, ktoré sa vyskytnú v tejto lehote, ak boli spôsobené chybným materiálom, spracovaním, konštrukciou a montážou. Záručnú opravu vykoná firma v lehote stanovenej príslušnými predpismi.

PODMIENKY ZÁRUKY

- výrobok musí byť používaný výhradne na účel, na ktorý bol vyrobený
- výrobok musí byť riadne skladovaný a udržovaný podľa návodu
- pri uplatnení záruky musí byť predložený riadne vyplnený záručný list, bicykel musí byť kompletný a vyčistený
- záruka musí byť bezodkladne uplatnená u obchodnej organizácie, kde bol výrobok zakúpený

NÁROK NA ZÁRUKU ZANIKÁ

- ak sa zistilo, že k poškodeniu výrobku nedošlo vinou výrobcu, ale používateľa (haváriou, neodbornou opravou, nesprávnym uskladnením a pod.)
- neuplatnením nároku na záruku v záručnej lehote
- ak výrobok nebol riadne používaný a udržovaný podľa návodu
- ak nebol pri uplatnení nároku na záruku predložený riadne vyplnený záručný list
- na bežné opotrebovanie jednotlivých súčastí sa záruka nevzťahuje

Contents:

Preface 56

Basic nomenclature of a bike 57

The first 150 km 60
Why running-in and why just for 150 km? 60
What to monitor at running-in? 61
How to ride a bike during running-in period? 61
Tools without which you cannot do 62

Basic instructions 62

Installation instructions 66
Tightening torques for bike components 66
Adjusting the bike according to the biker's needs 68
Front wheel installation 68
Handlebar installation 68
Saddle installation 69
Adjusting saddle position and angle 70
Setting the correct seat height 70
Carbon seatpost installation 71
Brake cables installation 71
Brake adjustment 71
Pedal installation 73
Operation of the rear and front derailleur 73
Front derailleur 73
Rear derailleur 74
Cable adjustment 74
Adjustment of bearings 74
Quick-release mechanism 75
Pedals 76
Children bikes 76
Lubrication 77

Guarantee – general principles 78
Provision of guarantee in individual specific cases 78
Important cautions 79
Letter of guarantee 80
General principles 80
Gurantee conditions 80
Claims resulting from guarantee will become void if 80

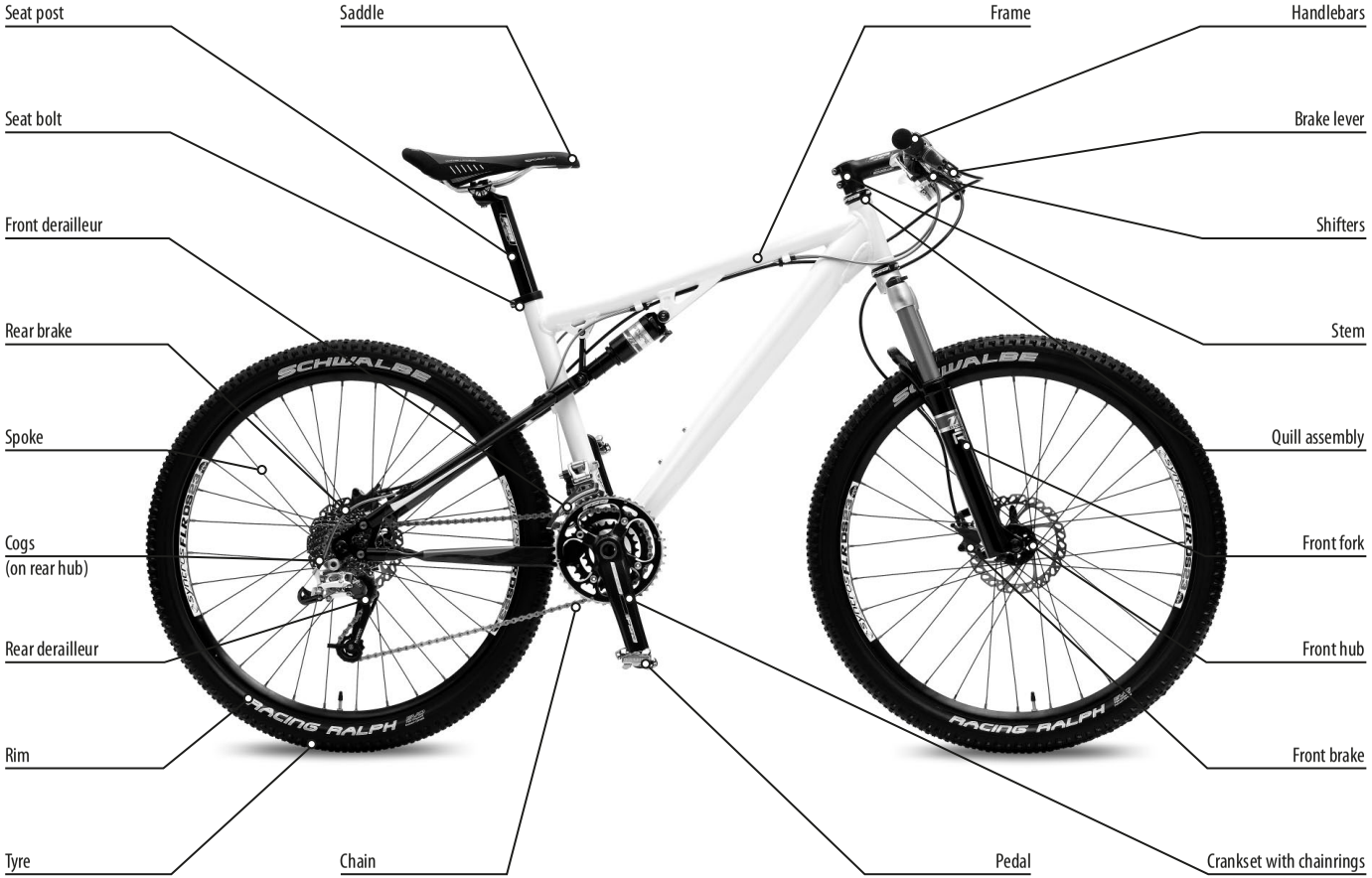
Dear Customer,

BIKE FUN INTERNATIONAL company thanks you for purchasing its product – a bike that is fitted with high-quality components from reputable companies. The mountain bike is adapted for cross-country riding and if it is not equipped with mudguards and a light, it is not designated for standard operation on roads. Mountain bikes and trekking bikes (city bikes) that are equipped with mudguards and a light are intended for riding on roads. Bikes may be used only for the purpose for which they have been produced. When using the bikes on public roads it is necessary to follow the relevant national regulations (e.g. governing lights and reflectors).
This Instruction Manual, which should be helpful for you when carrying out maintenance of your bike also contains a letter of guarantee and guarantee conditions.
BIKE FUN INTERNATIONAL, the manufacturer of your new bike wishes you many beautiful and safe kilometres.

BIKE FUN INTERNATIONAL s.r.o.
Areál Tatry 1445/2
742 21 Kopřivnice
Czech Republic
tel.: +420 591 003 630
fax: +420 591 003 600
info@bikefunint.com
www.bikefunint.com

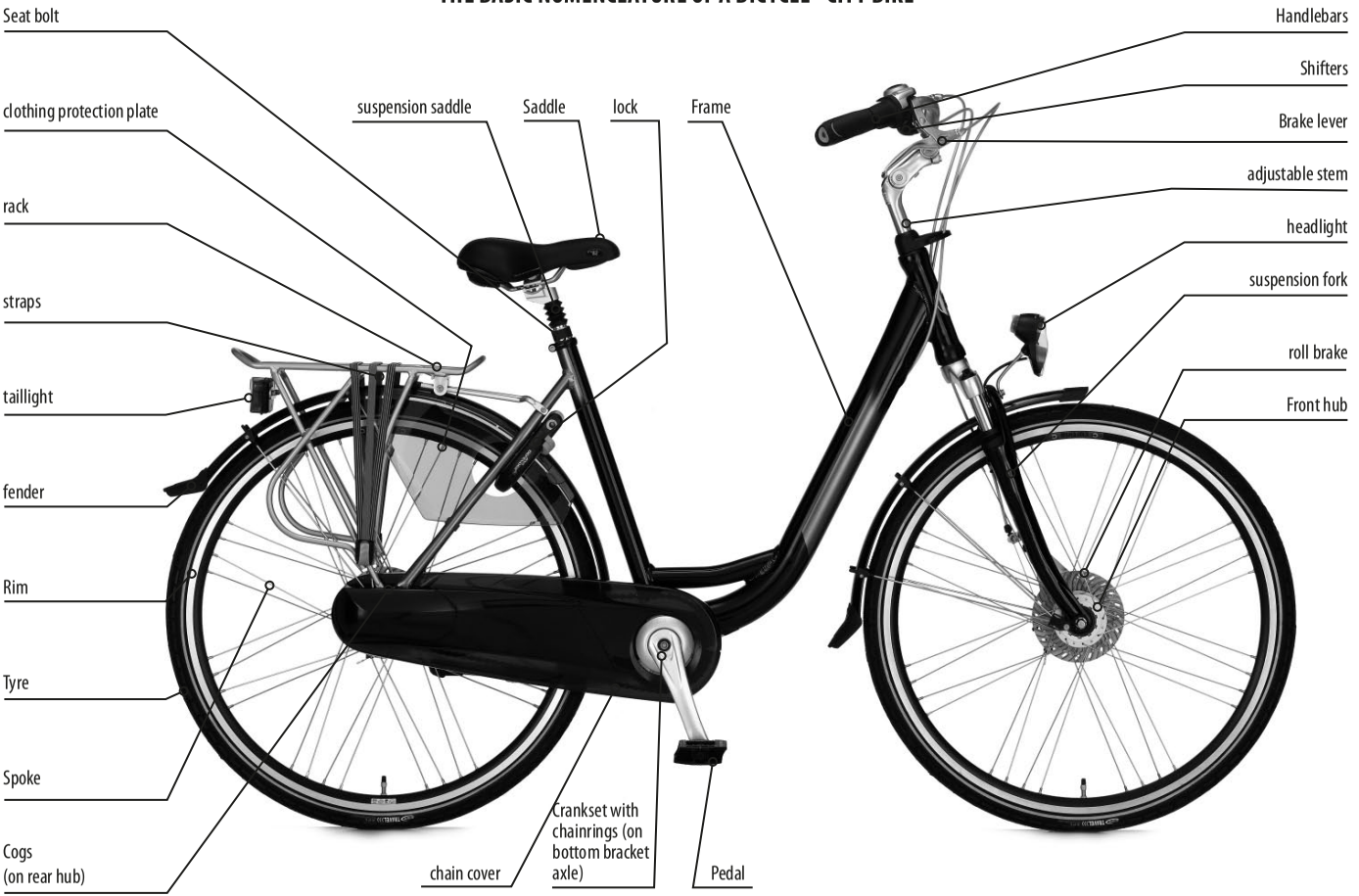
General warning
Cycling may be hazardous even when using maximum caution. For that reason, thorough maintenance is critical as it reduces the risk of injury. This manual contains many warnings and cautions with respect to the consequences of neglected maintenance or regular technical inspections of your bike. Many of these warnings and cautions say: "You may lose control and fall". As serious injury or even death may result from each such fall, this warning should never be omitted. We recommend wearing a protective helmet of an approved type when riding a bike.

BASIC NOMENCLATURE OF A BIKE

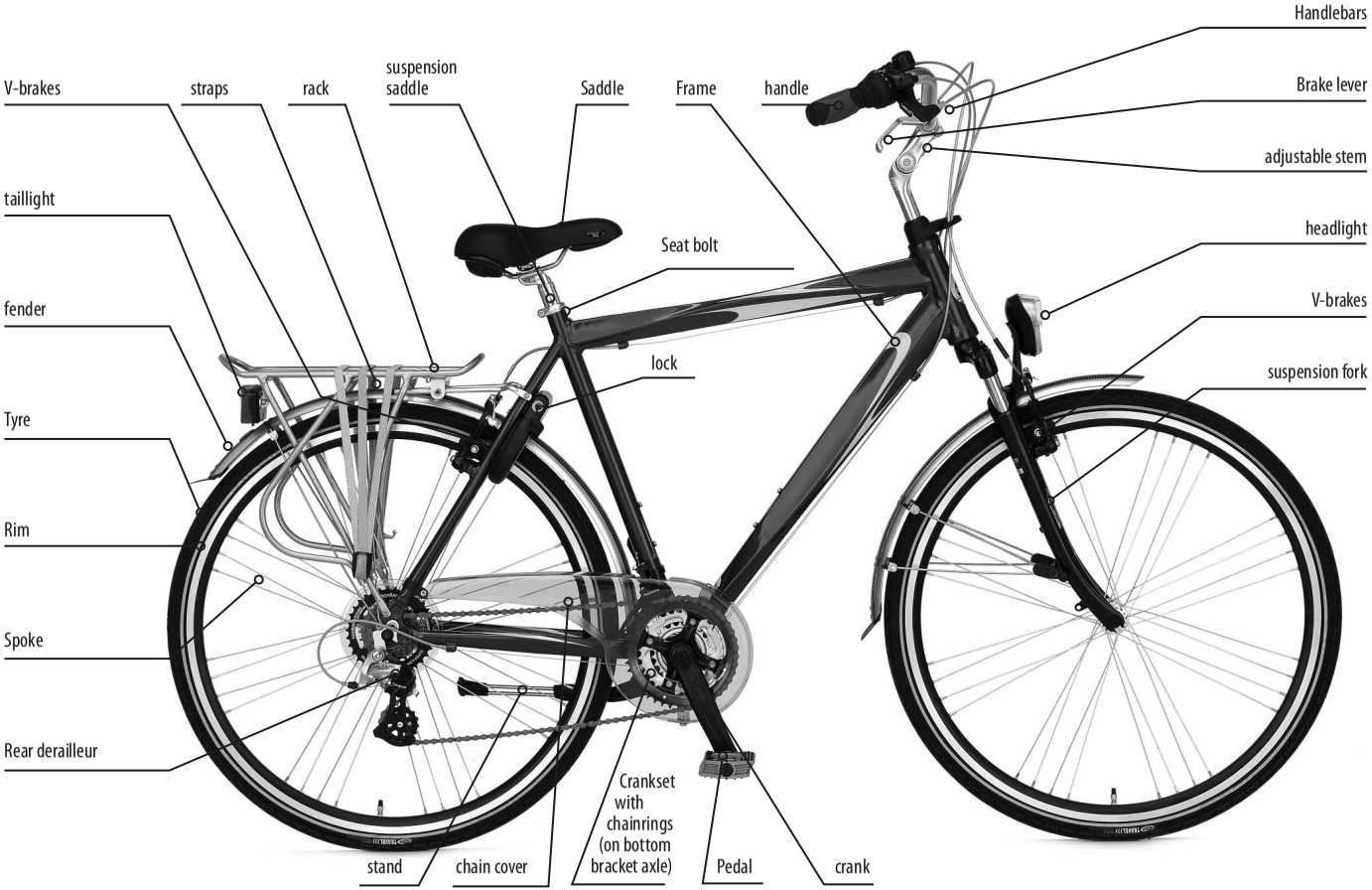


Note: Bike equipment changes according to the category!

THE BASIC NOMENCLATURE OF A BICYCLE - CITY BIKE



THE BASIC NOMENCLATURE OF A BIKE - TREKKING BIKE



INDIVIDUAL CATEGORIES OF BIKES AND THEIR USES:

Children's bikes ISO 8098: All children's bikes up to the wheel size 20" are intended for use in playgrounds and enclosed areas and only under the supervision of parents or a responsible person. Recommended load of the wheel size 20" is up to 30 kg; size 24" is up to 45 kg.

MTB bikes ISO 4210-2: they are designed for sporty driving on the open ground. Recommended load is up to 100 kg.

Trekking and city bikes ISO 4210-2: they are designed to operate on public roads and mild terrain, with a focus on recreation and tourism. Recommended load is up to 120 kg.

If the weight of the cyclist, including the baggage, exceeds this load, please, contact your dealer who performs adjustments and settings if necessary.

LUGGAGE

There are various ways of transporting luggage on the bike. Your choice will primarily depend on the weight and volume of the luggage and on the bicycle you intend to use. Mountain bikers and racing cyclists usually wear backpacks. The suitability of carriers for your bicycle must be consulted with your bike dealer. If possible, entrust the qualified personnel of the store with the installation.

TRANSPORT OF CHILDREN

The child seat is attached to the bicycle frame. Mounting solutions are often intended for occasional use and a child seat can thus be attached to almost any bicycle, which is equipped with the necessary accessories.
Inform yourself about the regulations for transporting children in your country. If you have any questions, please contact your bike dealer. It is generally forbidden to attach children's bike trailers behind the bike.

The first 150 km

The first 150 km can be defined as a warm-up round in which the life of a cyclist is filled with emotions and eventful experiences from a new sport, on the other hand, the operational reliability and service life of the bike is being tested.
Always ride carefully on public roads and comply with traffic regulations so as not to endanger yourself or anyone else. These regulations may vary in different regions and countries.

WHY A STARTING PERIOD AND WHY JUST FOR 150 km?

A little theory hurts nobody. Everything, during use, follows a certain law as to the number of defects depending upon the length of its use. Mechanisms behave more or less obediently in accordance with the appropriately titled "bathtub-shaped curve" of the occurrence of defects that consists in three quite different operational periods. The numbers of defects drop relatively steeply at the beginning, a long section with a uniformly low occurrence of defects follows and in the end, defects will start to appear more and more frequently.
The starting period represents the first stage; the second stage can be considered to be an optimum period of operation. Long-term operation with a minimum number of defects is then a reward for your care and maintenance. An operational period with increased supervision expressed as the distance of 150 km should be considered to be a period suitable for execution of the first guarantee inspection specified on the basis of service experience. It is also based on the assumption that more expensive and more frequently used bikes will be monitored more carefully by their owners. However, don't assume the date of the first guarantee repair to be the day of the first inspection of your bike by anybody. That is to say, the service person could replace certain components, such as cranks or shifters, replace them with new ones – and at your expense. It is necessary to state that neglected maintenance is not covered even by a lifelong guarantee.

WHAT TO MONITOR DURING THE STARTING PERIOD

Even if your bike is adjusted correctly before operation, the production technology of components and their assembly requires some time for the stabilization of correct operation. Generally, everything that moves and turns needs to find and smooth its path and everything connected mechanically should settle mutually and create the required contact areas. Backlashes of rotational or sliding assemblies are created by smoothing the roughness of contact surfaces while fixed connections are slackened.
What does this mean? The pedals may operate stiffly from the beginning but they can have considerable play after some time. The same applies to the seatpost, with which adjustment of the saddle height was difficult. In the case of expensive components with polished paths, this problem can mostly be eliminated by a single additional adjustment. Conversely, components with pressed, often non-circular and small, hard surfaces for balls are difficult to adjust and achieving the status of an optimum setting for a long period is practically impossible. Individual intensively monitored places, the neglected maintenance of which can have serious consequences from the viewpoint of safe operation:

Recommendation: If parts or components of a bike become damaged as a result of use, replace them immediately!!! Use only original spare parts purchased from authorized dealers!!! We recommend having your bike inspected by authorized service shops at regular intervals, at least once a year! In case of an accident, we strongly recommend having the bike inspected professionally in an authorized service shop.

1. Connection of cranks with the axle

- Check the connection of the cranks with the axle by tightening the crank bolt/nut in the axle with a spanner before each ride from the beginning and occasionally later, however, always when regular noise can be heard from the bottom bracket assembly or there is suspicion of creating a backlash. No claim for compensation or replacement applies to backlash created by insufficient tightening the crank bolt (deformation of the crank square).

2. Tightening the pedals in the cranks

- It is advisable to check using Spanner No. 15 whether the faces of axles fit sufficiently on the crank surfaces after the first ride and at regular intervals thereafter. No claim for compensation or replacement applies to insufficiently tightened pedals in cranks and the consequent pushing out (damage) of the thread in the cranks.

3. Quill assembly

- Before each ride, make sure that the locking nut has been tightened properly and test by tapping with the front wheel to ensure that no backlash has been created in the assembly that could progressively destroy the pans of the assembly completely. No claim for compensation or replacement applies to insufficient tightening and consequent destruction of the quill assembly.

Integrated quill assembly

- Before each ride, make sure that the Allen head screw positioned on top of the quill assembly has been tightened properly and test by tapping with the front wheel to ensure that no play in the assembly has been created that could progressively destroy the pans of the assembly completely. No claim for compensation or replacement applies to insufficient tightening and consequent destruction of the quill assembly.

4. Stem bolts

- It is advisable to tighten the stem spindle and, in particular, the sleeve bolt from time to time – turning handlebars are very dangerous for riding.

5. Brakes

- Before each ride, squeeze the brake levers and check visually to ensure that both the front and rear brake shoes are adjusted correctly with respect to the rims – see the Basic Instructions below.

HOW DO I RIDE A BIKE DURING THE STARTING PERIOD?

More sensitively and perceptively than with a used bike. Ride more slowly and avoid extreme downhill rides in heavy terrain right from the beginning. You can afford these rides after you overcome your uncertainty and obtain skills in riding your new bike.
It will certainly pay to gain experience, monitor the bike and then adjust and retighten everything that becomes loose during the first kilometres. So always take tools, common sense and, in particular, instinct with you!
Quiet operation can be restored by tuning the adjustment screw of the rear derailleur, mostly by half a turn to a complete turn. In the case of the front derailleur, carry out adjustment using the setting screw on the shifter but a shift cable that is stretched either too much or too little can make it necessary to adjust the pull. It also can happen that an unsuitable position of the guide causes dragging of the chain or even reduces the ability to change gears. The front derailleur should be parallel to the chainrings and adjusted at the correct height. Adjustment is a necessary condition for proper operation but not a sufficient one. If the chain is not in the proper condition, the drivetrain also cannot operate correctly. A rigid link means the reduction of the ability of the chain

to pass through the guide, incorrect entry to the cog claws which is reflected in popping or skipping, in particular on the smallest cogs. Similarly, a dry chain makes riding more difficult with its mechanical resistance and considerably slows the gear-changing process. For lubrication, it is best to use thin oils with Teflon and high ability to rise inside (such as GT 85) or special lubricants for chains (Castrol). Standard machine oils are substantially cheaper, however, they should be completely penetrated with oil, excessive oil should be wiped off the surface and in spite of this measure, it is practically impossible to avoid the creation of black dirt. It is advisable to pay attention to the chain from the beginning until the end of its technical service life. That is to say, if you miss the right time for replacement, it is almost certain that you will also need to replace the cassette and probably the chainrings as well (however, this will not be certain to happen during the first 150 km).
And remember – if you disconnect the chain for any reason, do not put it on the black pins. The black connecting pins have a larger diameter than the others and by pushing them out, the hole in the link will be widened so that consequent pin insertion has no chance for reliable operation and it is very probable that the chain will become disconnected again. Use the black pins principally for connecting; avoid them when disconnecting.

TOOLS YOU CANNOT DO WITHOUT

- Allen wrenches 8, 6, 5, 4, 3, 2
- Side open end spanners 17, 14, 13
- Fine and larger Phillips screwdrivers
- Tyre levers
- Side spanners 15, 10 (2), 9, 8
- Spanners for quill assembly 40, 36, 34 (2 according to the required dimensions)
- Tube repair kit
- Inflation pump

Extra tools

- HG chain riveting device
- Crank puller (with corresponding side spanner)
- Fixture for cog loosening, 2 (lashes)
- Centring spanner
- Pullers or special cassette spanners
- Ring nut spanner 14 (15) mm
- Centring fork
- Gauges for chain and cog wear testing

Many service operations and repairs require professional knowledge and tools. Never start any modifications of your bike if you are in any doubt about your ability to complete the repair. Insufficient service may endanger your life or health or cause damage to your bike or harm to third parties.

BASIC INSTRUCTIONS

Warning: There are many moving components on a bicycle (wheel sets, converter, chain, ...), the use of which bears the risk of capturing limbs, hair or parts of clothing. For this reason, exercise extreme caution not only during everyday use, but also during the maintenance of the bicycle.
The bike and its components have their own life expectancy, and the used materials may fatigue over time. If the lifespan of a component ends, it can suddenly fail and cause serious injury or death to the rider. Upon the occurrence of any sign indicating the end of life of a particular component, such component must be immediately replaced.
Accidents can prematurely terminate the lifespan of individual components of the bike. These can then suddenly fail and cause loss of steering control and endanger your life or health or cause damage to your bicycle or third parties. Bent parts, especially those made of aluminium, can break without warning. They also cannot be corrected, respectively straightened, as there is still a risk of breakage. This specifically applies to forks, handlebars, stems, cranks and pedals. If in doubt, it is safer to replace such parts. Please contact your bike dealer.
If your bike is fitted with carbon components, it is imperative to have your bicycle professionally inspected by your bike dealer after an accident. Carbon is an extremely strong and durable material with low weight. Due to these characteristics it is suitable for the production of high quality components.
Carbon is also brittle, and in case of accident it tends to break at the point of the bend. If a carbon component is subjected to any strong impact or stress, the damage may not be outwardly manifested. But this does not mean that it remained intact. Damage to the inner carbon fibres may not be reflected on the surface of the material.
The use of carbon parts after they were exposed to a strong impact or stress is thus very dangerous. Damaged carbon components can suddenly break and cause serious injury to the rider.

If the carbon frame, forks or other components of your bike start to emit clicking sounds or display a burst, deformation, discoloration, scratch or groove, do not use the bike until the defective component is replaced! Contact and consult the situation with your bike dealer immediately.
Carbon components must never come into contact with high temperatures that are required, for example, for powder coating or firing paint. Such temperatures could damage the components. Also avoid storage of bicycles in vehicles when exposed to strong sunlight. Similarly, don't store your bike in the vicinity of heat sources.

Front fork:

A bent or damaged fork should be replaced; never repair it.

Front wheel:

The wheel should be fitted in the front fork and tightened properly with locking nuts. The hub is sealed against the penetration of moisture and dirt; however, it should be inspected regularly, in particular after riding over rough terrain (dusty or muddy ground or ground containing potholes etc. is regarded as rough terrain throughout this Manual). The wheel should revolve freely when turned by hand, with very low friction and backlash.
Riding with incorrectly adjusted quick-release mechanisms may result in the wheel shaking or loosening, which may result in damage to the bike and serious injury or death; which may endanger your life or health or cause damage to your bike or to third parties.

For this reason, it is necessary:
1) To ask your dealer to assist you in precise procedures for installing and removing the wheel safely.
2) To understand and apply the correct methods of wheel clamping with the quick-release mechanisms.
3) To check before each ride that the wheel is mounted safely. Removal or damage of the quick-release mechanism is very dangerous and may result in cancellation of the guarantee and lead to serious injury or even death. Incorrect adjustment of the quick-release mechanism may result in the wheel shaking or loosening, which may result in serious injury or death.
4) To check before each ride to ensure that the rims are not worn excessively; this may endanger your life or health or cause damage to your bike or to third parties.

Rear wheel:

The wheel should be fitted in the rear fork and tightened properly with locking nuts. The hub is sealed against the penetration of moisture and dirt; however, it should be inspected regularly, in particular after riding over rough terrain. The wheel should revolve when turned by hand freely, with very low friction and backlash. Riding with incorrectly adjusted quick-release mechanisms may result in the wheel swinging or loosening, which may result in damage to the bike and serious injury or death; which may endanger your life or health or cause damage to your bike or to third parties.

For that reason, it is necessary:
1) To ask your dealer to assist you in precise procedures and demonstrations for installing and removing the wheel safely.
2) To understand and apply correct methods of wheel clamping with the quick-release mechanisms.
3) To check before each ride that the wheel is mounted safely.

Removal or damage of the quick-release mechanism may cause the wheel to swing or loosen, which may endanger your life or health or cause damage to your bike or to third parties.

Rim:

Keep the rims undamaged and centred correctly.
Check their condition and level of wear regularly.

Level of wear
a) Safety system – rim wear is indicated by the depth of the longitudinal line in the braking area. If it reaches the minimum depth, do not use the rim and ask your dealer for a replacement.
b) RDA system – wear or damage of the rim is indicated by a coloured liquid leaking from the rim cavities. If this is the case, do not use the rim and ask your dealer for a replacement.

Bottom bracket assembly:

Inspect the bottom bracket assembly regularly and always after riding over rough terrain. The axle should turn smoothly without side backlash. The locking ring should be tightened and the bearings well lubricated.

Handlebars:

Adapt them to your own comfort as much as possible and tighten all bolts of the stem sufficiently where the handlebars pass through it.

The mark of maximum extension may not be visible above the quill assembly. Damage to the handlebar grips may result in loss of control and falling. A loose handlebar grip may endanger your life or health or cause damage to your bike or to third parties. We recommend tightening the handlebar mounting bolts with a torque of 7 Nm. If your handlebar is fitted with handlebar-ends (horns), we recommend tightening them with a torque of 7 Nm.

Rear derailleur and front derailleur:

Keep them adjusted correctly. Change gears only if you are pedalling and try to alleviate the pressure of your legs when riding uphill (in order to reduce chain tension); you will avoid impact on the rear derailleur in this way.
If your rear or front derailleur is adjusted incorrectly, never change gears to the smallest or the largest cog. Chain blocking with a consequent loss of control and falling may occur.

Chain:

- Measure the stretching regularly and carry out a replacement if necessary (after covering approximately 1,000 km).
- Lubricate and clean it frequently with thin oil; wipe off excessive lubricant with a cloth.
- The service life of the chain may vary according to the type of chain and operating conditions.

We recommend having the chain replaced by a specialized service shop.
In case of single-gear bikes, it is necessary to keep the chain stretched sufficiently. If slackening occurs, it is necessary to re-tension it. Tension the chain by loosening the nut of the rear wheel and pulling the wheel back. Finally, retighten the nut of the rear wheel.

City bikes are usually equipped with full chain cover. This cover protects the rider from mud, rainwater and also from grease on the chain. Inspect the chain tension regularly. Open the chain cover and inspect the tension. If you press on the chain (between the front and rear chain gear) and the chain moves up or down by approximately 10 mm, then the tension is ok. If the chain moves more than 10 mm the tension is too low and must be adjusted. Loosen the rear bolts and slide the rear wheel backwards. When done, tighten the bolts again.

Trekking bikes are usually equipped with an open chain cover, which protect the rider from the grease on the chain.

Tyres:

Keep the tyres inflated to the correct pressure that is usually specified on the side of the tyre. Use either a hand or foot inflation pump. Check to ensure that the tyres are fitted in the rim properly.
Never overinflate the tyres. Excessive pressure can cause the tyre to protrude from the rim and result in damage to the bike and injury of the cyclist, pedestrians or other people. Never use compressed air hoses in petrol stations to inflate your bike.

Cranks and pedals:

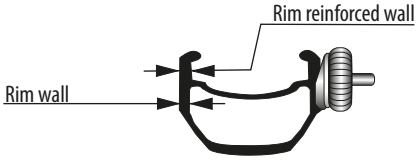
Lubricate the pedals occasionally, in particular after riding over rough terrain. Do not attempt to straighten potentially bent cranks or chainrings. Retighten the crank bolts and check the chainring bolts and pedal axles after the first ride. Never continue riding if a crank (crank square) on the central axle or a pedal in the crank becomes loose. No claim for compensation or replacement applies to play in the cranks and pedals created by insufficient maintenance.

The use of toe-clips requires a considerable level of skills. If you do not master it automatically, a considerable level of concentration is required, which may reduce your vigilance when riding and cause loss of control and falling. Train in the use of toe-clips only outside hazardous and busy roads. Do not tighten the toe-clips until you are sure of their use. Clipless pedals may be used only in combination with specially designed cycling shoes that fit firmly in the pedals. Riding requires a perfect knowledge of the use of clipless pedals; if this is not the case your vigilance when riding is reduced, which may lead to a loss of control and falling. Train in use of clipless pedals only outside hazardous and busy roads.

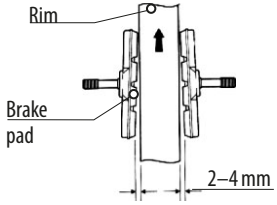
Brakes:

Warning: In the case of bike models with V – brakes or other brakes of a rim type, wearing occurs in the braking area of the rim. For that reason, it is necessary to pay attention to the wear of the rim and brake pads. You can find two types of rim wear indication on our models.

a) Black indication line on the braking surface – if interruption or deletion of the indication line occurs as a result of wear, replace such rim immediately.
b) SCR indication system – deformation of the braking area and damage to the rim cavity occurs after the rim side wears out. The wheel indicates significant run-out even if the tyre remains fitted safely.



Recommended wear of the braking area: 0.35 mm



Keep the brake pads adjusted in a distance of 2–4 mm from the rim with a slight gradient as indicated in the figure. Check their wear and replace them if necessary. Clean oil or dirt accumulated on the rim and brake shoes.
Precise setting of the brakes is very important with respect to the range of movement of the brake lever so that the full braking force within this range can be utilized. If the maximum braking effect within the range of movement of the brake lever is not reached, you may lose control, which may lead to endangering your life or health or causing damage to your bike or to third parties.
Caution: Riding on a wet surface is much more difficult than in dry conditions. The efficiency of the brakes is reduced in this case and that is why the cyclist should behave more cautiously.

Control cables:

Stretch the cables correctly. Check them regularly, do not let them become slack and in case of excessive wear, carry out a replacement. Do not make loops on the cable under any circumstances. Use the aluminium terminals for protection against fraying of the cable end.

Saddle adaptation:

Adapt the height and angle for your own comfort. Do not pull the seatpost above the mark of the minimum insertion into the bike frame. If the saddle turns in the frame, tighten it using the seat bolt.
If the seatpost is pulled above the mark of minimum insertion, breakage with a consequent loss of control and falling may occur. Whenever you work with the saddle, make sure that you have tightened it properly before riding; if this is not the case, destruction of the saddle or loss of control and falling may occur. Carry out checks regularly and make sure that the saddle is mounted properly.
Riding with an improperly tightened seatpost may allow turning or movement of the saddle, which may result in loss of control and falling.

For this reason, it is necessary:

1) **To ask your dealer to assist you in the precise procedures and methods of correct installation of the seatpost.**
2) **To understand and apply the correct methods of saddle mounting with the quick-release lever.**
3) **To check safe seatpost mounting before each ride.**

Lights and reflector glass:

Reflectors and reflector glass should be installed on the front fork, on the back sides of the pedals and on the wheel spokes. They should be replaced immediately in case of damage.
Riding in dark conditions, during the night and during periods of reduced visibility without suitable lights and reflectors is hazardous and may lead to serious injury or death.

Frame:

Carry out repeated checks for damage of the paint around the tube connections. Bending or breakage of the frame can be indicated in this way.
Replace any bent or broken frames immediately as excessive stress on the other parts of the frame occurs, which creates a considerable risk of injury.

Quill assembly:

Pay attention to proper tightening of the locking nut; the fork should rotate smoothly. Retighten the nuts and bolts regularly as required. Check regularly whether any components have not been damaged and pay attention to the correct installation of all components at quill unit re-assembly.
Unsuitable modification of the quill assembly may affect riding ability and result in loss of control and falling. Take your bike to your dealer and have your quill assembly modified by a professional.

INSTALLATION INSTRUCTIONS

Tightening torques for bike components

All tightening torques are expressed in **Newton metres [Nm]**. In case of any uncertainty, please contact your dealer.	
Component	Torque [Nm]
– Spokes, hub, cassette –	
Cassette	30–45
Tightening of the nuts on hub axle to frame (not applicable to quick-clamping types)	29–40
Idle gear	34–45
– Quill assembly, handlebar, saddle, seatpost –	
Stem bolt for threaded quill assembly	19–30
Stem fixation bolt (for "ahead" threadless quill assembly)	6–9
Stem – handlebar tightening with four bolts	9–12
MTB – handlebar ends	6–12
Saddle tightening in seatpost	2 bolts, 17–19 1 bolt, 24–30

Component	Torque [Nm]
Seatpost – tightening in the frame. CAUTION: The seatpost requires only minimum tightening to prevent it from slipping into the frame and turning. Excessive tightening may damage both the seatpost and the frame.	5–7
– Cranks, bottom bracket assembly, pedal –	
Pedal in crank	35–40
Shimano® Octalink XTR crank tightening with bolt (M15 thread) (NOT!! Hollowtech II)	40–49
Shimano® Hollowtech II bottom bracket assembly pans (2004 XTR, XT, Dura-Ace)	34–50
Shimano® Hollowtech II bottom bracket assembly pans (2004 XTR, Dura-Ace, XT)	10–15
Shimano® Hollowtech II left-hand side, adjusting bolt	0,5–0,7
Crank tightening on axle (including square axles, iISYS-type)	34–45
Encased bottom bracket assembly	40–50
– Rear derailleur, front derailleur, gear changing system –	
STI shifter on handlebar	5,5–8
Rotary shifter/shifter in handlebar grip	„Revo“ shifter 5,6–7,9
FD sleeve (front derailleur)	5,0–6,8
FD sleeve (front derailleur) Carbon frames	1,2–2
FD cable tightening	4,5–6,8
RD tightening on frame (rear derailleur)	8–10
RD cable tightening	3,4
RD roller tightening	3,4–4
– Brakes –	
Brake jaws (road type)	7,9–10
MTB brake jaws	5,6–6,8
Brake pads – threaded	5,6–6,8
Brake pads – without thread	7,9–9
MTB brake jaws, cable tightening	5,6–7,9
Road brake jaws, cable tightening	5,6–7,9
Brake levers – MTB type	5,6–7,9
Brake levers – STI, ERGO	5,6–7,9
– Disc brakes –	
Disc rotor on hub	Hayes® 5,6
Hydraulic brake jaws / frame	5,6–7,9
Hydraulic hose / lever / jaws	4,5–6,8

Conversions to different units:

in-lb. = ft-lb. × 12 in-lb. = Nm × 8.851 in-lb. = kgf-cm / 1.15

ADJUSTING THE BIKE ACCORDING TO THE BIKER'S NEEDS

Your height is a decisive factor when choosing the right frame size for you. Make sure you have enough space under your crotch – you will need it to prevent injury when jumping off the bike unexpectedly.

The seating position you are going to take on your bike largely influences the selection of a specific model. By replacing certain components you can adjust the bike to the specific proportions of your body. This applies namely to the seatpost, stem and brake levers.

All the operations described in this chapter require experience, suitable tools, manual skills and qualification. Just set the seat position and leave the other operations to qualified personnel. If you are not satisfied with the adjustment of your bike, seating position or a component, please contact your seller.

CAUTION: Pay particular attention to tightening of bolt connections. Follow the prescribed torque moments, because too loose or too tight bolts can result in a damaged seatpost. Use a torque wrench and never exceed the maximum torque moment.

FRONT WHEEL INSTALLATION

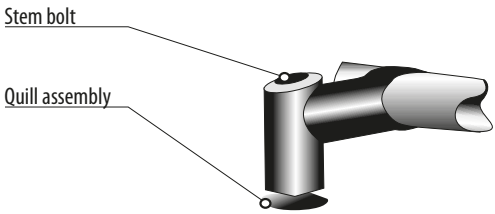
- Open the quick-release lever (nuts).
- Insert the wheel into the fork ends.
- Set the quick-release lever at the position of 90 degrees from the wheel axis and tighten the wing nut carefully.
- Close the quick-release level in the locked position (this should be done by using your thumb).
- **CAUTION: Check whether the wheel is locked using the quick-release mechanism or firmly tightened with nuts.**

HANDLEBAR INSTALLATION

- Loosen the screw in the stem until the cone is loosened. Insert it into the front fork tube so that the mark of minimum insertion isn't visible!
- The handlebar should be perpendicular with respect to the front wheel.
- Before tightening, read carefully the specified tightening torques for the installation of carbon handlebars in the stem.
- Check to ensure that the tightening is correct by holding the front wheel between your legs and trying to turn the handlebar.

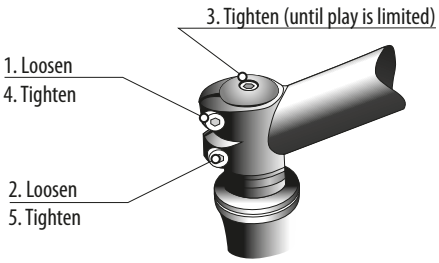
INSTALLATION OF THE THREADED STEM IN THE FORK

- Loosen the screw in the stem until the cone is loose. Insert it in the front fork tube.
- Insert it so that the mark of minimum insertion isn't visible!
- The handlebar should be perpendicular with respect to the front wheel.
- Tighten the bolt in the stem firmly.
- Check to ensure that the tightening is correct by holding the front wheel between your legs and trying to turn the handlebar.



- **CAUTION: Never move the stem above the maximum or stop mark.**

INSTALLATION OF THE AHEAD STEM ON THE FORK



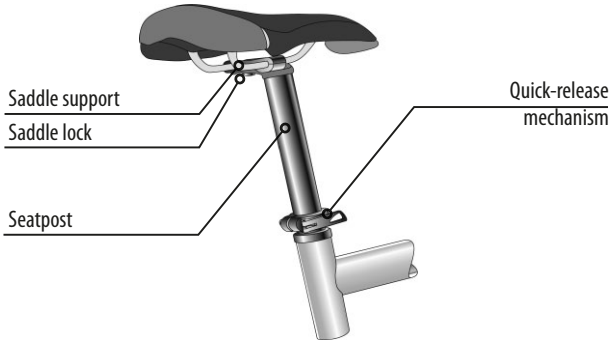
- Loosen the face and side bolts in the stem and the quill assembly bolt. Put it on the front fork tube.
- The handlebar should be perpendicular with respect to the front wheel.
- Tighten the quill assembly bolt in the stem and all stem bolts firmly.
- Check to ensure that the tightening is correct by holding the front wheel between your legs and trying to turn the handlebar.
- **CAUTION: We recommend tightening the stem bolts with a torque of 7 Nm. Pay close attention so that you don't exceed the torque. Excessive tightening could result in stem damage.**

SADDLE INSTALLATION

- Lubricate the seatpost and insert it into the frame. Do not exceed the line of minimum insertion. Mount it using the quick-release mechanism or bolt. Before tightening, read the specified tightening torques carefully.
- Adjust the saddle angle so that it is levelled horizontally. Tighten the saddle lock.
- Try to turn the saddle in order to check the tightening.

NOTE: The saddle can be adjusted in the close or distant position with respect to the handlebars. This adjustment can be done by shifting the saddle in two coulisses and locking the saddle seatpost lock or by proper tightening the nut.

CAUTION: Never move the stem above the maximum or stop mark.



ADJUSTING SADDLE POSITION AND ANGLE

Your seating position and the related comfort and force on the pedals are partially connected with the distance between the saddle and the handlebars. This distance can be to some extent adjusted using the skids in the saddle support.

- For correct pedalling the saddle must be adjusted to a horizontal position. If you tilt it forward, you will move the centre of gravity towards the handlebars, and your weight will rest on your arms. You will also tend to slip down the saddle.

With new types of seatposts their supports determine both the angle and vertical position, tightened by a central Allen head screw.

Some seatposts have two screws for a more accurate angle setting. Other types use a so-called saddle tightening bolt, usually with two nuts mounted on one banjo bolt.

- Loosen one or both the bolts in the upper part of the seatpost. Make a maximum of two or three turns to the left, otherwise the bolts can fall out. Move the saddle forward or backward as needed. You can hit it lightly to move it.
- Before you tighten the bolts make sure the saddle is horizontal.

Make sure you have fixed the seatpost well - take the saddle on both ends in your hands and try to turn it. If this is not possible, everything is alright.

NOTE: Don't forget the bolt connections must be tightened according to the prescribed torque. If you do not respect those values, the seatpost may move in the frame, or be damaged. You can find the prescribed values directly on the saddle, or in respective manuals. Fix the skids into the bolts only in the straight section to prevent the saddle from loosening!

SETTING THE CORRECT SEAT HEIGHT

The correct seat height is where you achieve maximum efficiency and comfort of pedalling. You should not be able to stretch your leg completely in the lowest point when pedalling, otherwise the movement will be clumsy. You can adjust the seat height simply as follows: If possible use shoes with flat soles.

- Mount the bike and place one heel on the pedal in the lowest position. Your leg should be straight and hips should not be tilted to either side.
- To adjust the seat height loosen the tightening bolt or seatpost quick-release mechanism (but first read the „Quick-release mechanism" chapter). To loosen the bolt use proper tools; first make two or three turns counterclockwise.

NOTE: With some MTB models a lower seat position allows better control of the bike. It is also advisable to lower the MTB seat position on steep slopes. However, longer rides with a lower seat position can result in pain in the knee ligaments.

Now you can set the seat to the required height.

- **Be careful not to pull the seatpost up too high.** The stop mark on the seatpost must always be inside the frame. The minimum length of insertion of the seatpost in the frame is 2.5 times its diameter, e.g. a seatpost with diameter 30 mm must be inserted at least 75 mm into the frame.
- As regards aluminium materials (frame, seatpost), make sure the part of the seatpost inserted in the frame is always well lubricated.
- In the case of carbon components never apply the lubricant directly on the seatpost or frame. The contact surfaces should always be completely dry. Lubricant penetrates the surface layers of carbon components, reduces the friction coefficient and considerably reduces the strength of the connection. Where necessary apply special carbon assembly paste.
- If you cannot move the seatpost in the frame, do not use excessive force, ask your seller for advice instead. Adjust the saddle parallel to the frame.
- Fix the seatpost safely by tightening the sleeve. You will not need too much strength to tighten the seat sufficiently. If you do, it means the seatpost size does not match the frame.

NOTE: Never ride your b ike with the seatpost pulled above the stop, maximum or mark. The seatpost can break or cause serious damage to the frame.

Did you adjust the saddle height according to the procedure above? If yes, the position should perfectly meet your needs now.

- Check whether you can balance on the bike safely - mount the bike and stretch your legs to the ground. If you can't do that lower the saddle and make sure you can touch the ground at least with the tips of your feet. Seat adjustment is a very individual matter. If you fail to find the correct position, contact your seller.

NOTE: If you experience problems sitting on the bike, such as a numb crotch, the reason may be saddle type. Our seller offers a wide range of saddles and will be happy to help you.

CARBON SEATPOST INSTALLATION

- Never lubricate the seatpost with lubricating grease.
- Use only special FSA paste (dynamic assembly paste) for installation.

INSTALLATION OF BREAK LINES – FOR MOUNTAIN AND DIRT BIKES

Front brake cable:

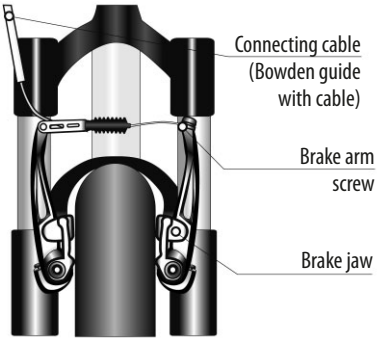
- Insert the cable barrel into a clamp in the left-hand brake lever.
- Pull the cable through the bowden and cable guide and then tighten the brake arm bolt.
- Push the jaws towards each other so that a play of 2-4 mm will remain between the brake pads and the rim.
- Then tighten the screw of the brake arm holding the cable.
- Cut the excessive cable away so that free end will have a length of about 40 mm.
- Put a protective cap on the cable end and squeeze it with pliers.
- Depress the protective cable cap with a torque of 20 mm.

Rear brake cable:

- The procedure is identical to the installation of the front brake cable. The right-hand brake lever is used for the rear brake.

BRAKE ADJUSTMENT (V-BRAKES)

- Rim brakes require occasional adjustment as the cables become stretched and the brake pads become worn. The brake pads should be at a distance of 2-4 mm from the rim. The rear brake lever is usually installed on the right-hand side of the handlebars while the front brake lever is on the left-hand side.
- To achieve better brake adjustment, loosen the adjustable barrel with a locking nut. In order to bring the rubber pads closer to the rim, turn the adjustable barrel outward. If the rubber pads rub against the rim, turn the adjustable barrel inward. Check the brake adjustment.
- The rubber pads may never touch the tyre. This prevents the pad from rubbing through the tyre.



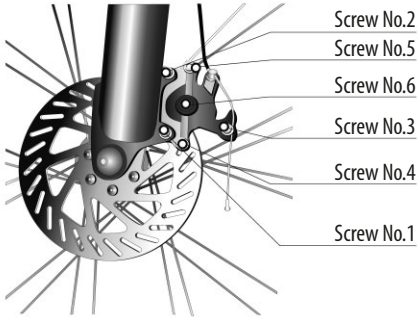
Caution: The left-hand lever is the front brake and the right-hand lever is the rear brake. If the rear brake in the rear hub is of a counteracting type, the front brake lever is positioned on the left-hand side.

Pay attention to the brake lever; squeezing up to the grip (handle) may not occur; the brakes become ineffective in this case. Adjustment using the brake cables is then necessary.

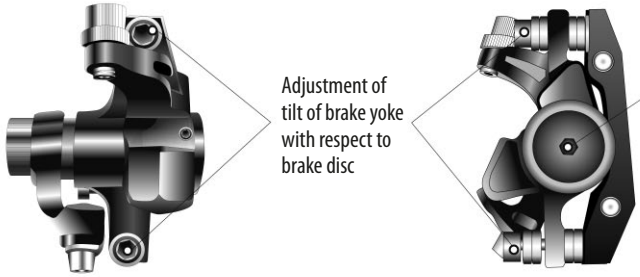
DISC BRAKE

- Screws Nos. 1 and 2 hold the segment in the lock (fork)
- Screw No. 3 is used for holding the brake cable
- Screws Nos. 4 and 5 are adjusting screws for brake segment settings with respect to the disc
- Screw No. 6 is used for adjustment of the distance between the brake pad and the disk

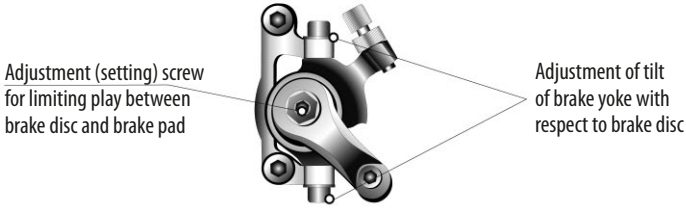
Caution: The brake efficiency can also be adjusted using the setting screw on the brake lever!



Rear disc brake

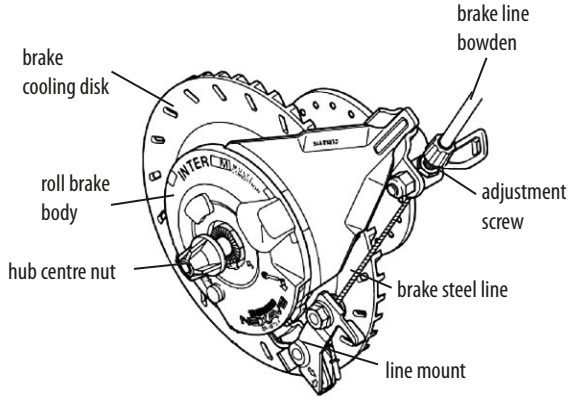

Adjustment of tilt of brake yoke with respect to brake disc
Adjustment screw for limiting play between brake disc and brake pad

Front brake disk


Adjustment (setting) screw for limiting play between brake disc and brake pad
Adjustment of tilt of brake yoke with respect to brake disc

ROLL BRAKE

Roll brakes are used for city bikes. These brakes require almost no adjustment. If the brake needs adjusting, use the adjustment screw and adjust the length of the steel brake line. To loosen the brake, turn the screw counterclockwise. To tighten the line, turn the screw clockwise. Make sure that the wheel turns freely (when the brake is not engaged). If the wheel is not turning freely, slightly loosen (extend) the brake line by turning the screw clockwise.



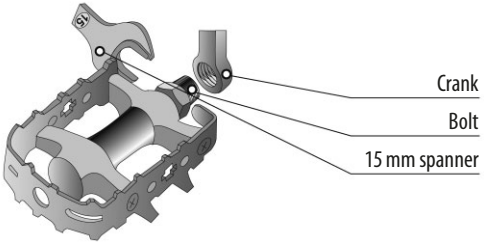
BRAKE LEVERS

Brake levers allow you to control your brakes. Trekking or city bikes are usually equipped with two brake levers, installed on handle bars. Position of brake levers should allow the rider to use the brakes without excessive effort. Brake levers should be installed within your reach. The position of the brake levers may be adjusted in vertical and horizontal direction.

IMPORTANT: Correct function of your brakes is very important. Make sure that you know your brake system well before your first ride. Before each ride inspect your brakes carefully. Keep in mind that on trekking and city bikes the FRONT brake is usually controlled by the RIGHT lever and the REAR brake is usually controlled by the LEFT lever (mountain and dirt bikes brakes are usually designed the other way around).

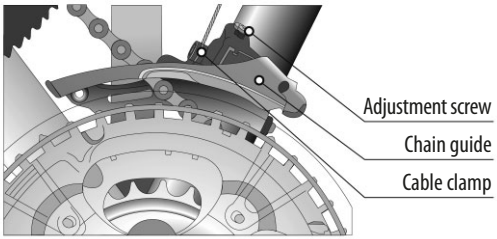
PEDAL INSTALLATION

- The pedals are identified with the letters "R" and "L" on the bolt face side.
- Lubricate the pedal bolts. – Screw the pedal marked with an "R" by turning it clockwise (the side with the chainrings). Screw the pedal identified with "L" into the left-hand crank by turning it anti-clockwise.
- Tighten both the pedals firmly using Spanner No. 15.
- After covering a distance of approximately 50 km, retighten both pedals.



OPERATION OF THE REAR AND FRONT DERAILLEURS

The gear changing system of your bike changes the gear ratio by shifting the chain from one cog onto another. You can change gears only while pedalling forwards. The smoothest movements are performed while pedalling is easy. The gear changing system is equipped with two shifters installed on the handlebar. The right-hand shifter controls the chain movement on the 6–7–8 or 9 rear cogs. The chain is shifted from the smallest cog (the hardest gear) to each larger cog (easier gear) by moving the shifter forward. The left-hand shifter controls the chain movement on three front chainrings. The chain is shifted from the smaller chainring to a larger one by moving the left-hand shifter forward. You will learn soon what positions should be used for different riding conditions. You will learn it through training only. Do not try to change gears while applying heavy pressure on the pedals. Never pedal backward when changing gears. This could result in the chain slipping down.



Recommendation: Do not use combinations of gears at which excessive chain crossing occurs. The complete gear-changing mechanism suffers from it.

FRONT DERAILLEUR

- The chain guide should be aligned in line with the chainrings and should be 1–3 mm above the teeth of the largest chainring.
- If the front derailleur shifter (the left-hand one) is in the back position, check to ensure that the gear changing cable is not slackened excessively. The play can be eliminated by loosening the screw with the cable anchor, pulling the cable with pliers and retightening the screw.
- If the chain slips down from the largest chainring towards the right-hand crank, tighten the top adjustment front derailleur screw with one or two turns. Test the gear changing and adjust again, if necessary.

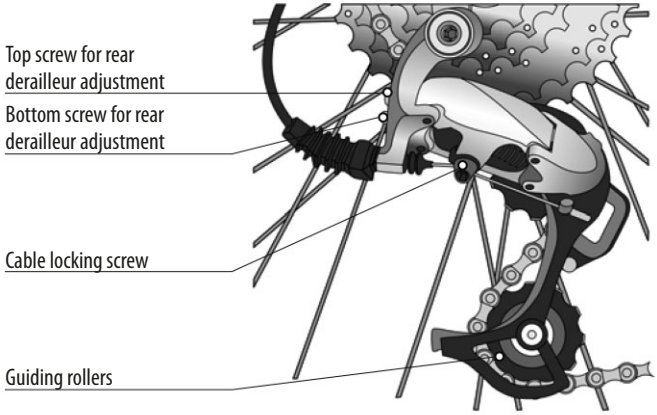
REAR DERAILLEUR

- Lift the back wheel. While turning the crank, pull the right-hand shifter back. The chain should be positioned on the smallest cog. If this is not the case, continue turning the crank and loosen the top adjustment screw of therear derailleur until the chain is on the smallest cog.
- While turning the crank, pull the shifter forwards completely until the chain is shifted to the second smallest cog. Pull the right-hand shifter back, the chain should be shifted smoothly on the smallest cog. - While turning the crank, pull the shifter forwards completely. The chain should be positioned on the largest rear cog. If this is not the case, continue turning the crank and turn the bottom adjustment screw of the rear derailleur until the chain is on the largest cog.
- While turning the crank, pull the shifter back slightly until the chain is on the second largest cog. Pull the shifter fully forward, the chain should be shifted smoothly to the largest cog.

CAUTION: For bikes provided with the index gear changing system, see the adjustment procedure recommended by the manufacturer.

CABLE ADJUSTMENT

- Cable stretching may appear and cause incorrect gear changing. Cable stretching appears if a cable is slackened (when the shifters are pulled fully back). You can eliminate slackening if you loosen the cable locking screw, pull the cable out firmly and retighten the locking screw.

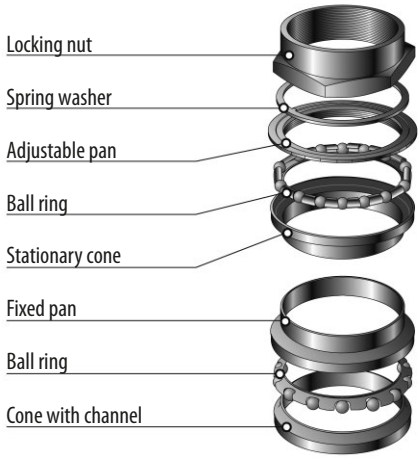

Top screw for rear derailleur adjustment
Bottom screw for rear derailleur adjustment
Cable locking screw
Guiding rollers

ADJUSTMENT OF THE BEARINGS

Your mountain bike is provided with four sets of bearings that require adjustment and lubrication.

1) Quill assembly
2) Bottom bracket assembly
3) Wheel hub bearings
4) Pedal bearings

Inspect the bearings frequently, in particular after riding over rough terrain. The service interval depends on the number of kilometres covered and the riding conditions. Even if the bearings are sealed effectively, the sealings used on the bike are not fully resistant to water. You should be able to lubricate and adjust the bearings by yourself with some skills and the appropriate tools.

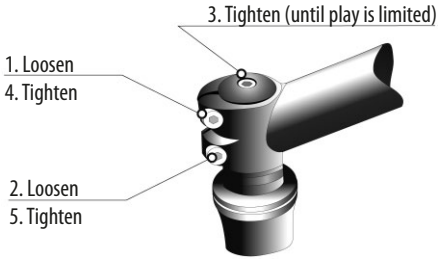


QUILL ASSEMBLY

- Remove the front wheel to inspect the adjustment. The fork should allow free rotation; however without backlash.
- If the bearings require adjustment, loosen the locking nut with two side spanners. Tighten or loosen the adjustable ring. Install the locking nut and perform a check.
- Disassemble the handlebar for lubrication of the bearing. Remove the locking nut and the adjustable ring. Pull the fork out of the frame and remove the two ball cages. Clean the lubricant off all the components and inspect the bearing paths for wear and the presence of rust. Lubricate all the components again, in particular cover the ring sealing sufficiently. Install one ball cage on the fork. Insert the fork back into the frame and make sure that the ring has fitted back on the bottom of the stationary ring. Install the other ball cage on the stationary cone. Screw down the adjustable ring until a play exists. Screw in the locking nut.

AHEAD QUILL ASSEMBLY TIGHTENING

- Loosen the bolts in the stem and the quill assembly bolt.
- The handlebar is perpendicular with respect to the front wheel.
- Tighten the quill assembly bolt in the stem and all stem bolts firmly.
- Check to ensure that the tightening is correct by holding the front wheel between your legs and trying to turn the handlebar.



HUBS

- Remove the quick-release mechanism.
- Unscrew the axle locking nut, spring washer and the cone from one side of the axle. Pull the axle freely out of the hub core and remove the ball bearings.
- Check to ensure that the ball paths are not damaged or corroded (replace them if necessary).
- Lubricate the hub box and insert the bearings.
- Put back the axle. Screw the cone in until it touches the ball bearings. Put back the spring washer and locking nut. Try to turn the axle. It should rotate without backlash or dragging. Readjust if necessary and tighten the locking nut. Re-install the quick-release mechanism.

QUICK-RELEASE MECHANISMS

Even though the quick-release mechanisms are rather simple, their incorrect use has repeatedly been the cause of many accidents. Make sure the tightening levers of both the quick-release mechanisms are oriented towards the opposite side from the chain.

Safe tightening of components:

- Open the quick-release mechanism lever. You should be able to see the word „Open" on the lever. If you want to close the mechanism, pull the lever back. You should be able to see the word „Close" on the lever. At the beginning of the tightening process, approximately halfway through, the lever should be moving freely, e.g. without gripping the wheel.
- The force necessary to move the lever can increase considerably in the second half of the process. At the end it can be quite tight to move the lever, so use your thumb for pushing and other fingers to catch on some immovable part, such as the fork or rear - not the brake disc or spokes. In its final position the lever should be parallel with the wheel, not protruding to the side. The lever should be pushed close to the frame to prevent accidental opening.
- To check whether the lever is tight enough try to move it around when closed. Push the end of the lever as if you wanted to move it around. If you are able to move it, the wheel is not tightened safely. Open the lever again and half-turn the nut to increase the pull.
- Close the lever and check the wheel. If you are not able to turn the lever anymore, it means the wheel is tightened correctly.

- Finally lift the bike so that both wheels are a couple of centimetres above the ground, and hit the tyre gently from above. If the wheel is installed properly, it will remain fixed in the fork.

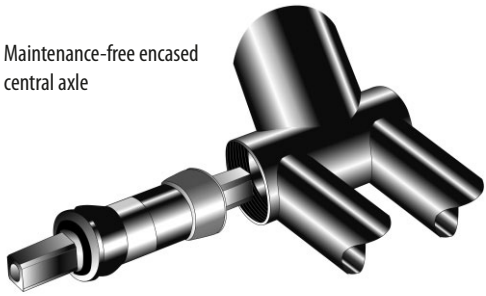
Note: Incorrectly closed quick-release mechanisms can lead to loosening of the tightening components and consequently to an accident.

If your bike is equipped with a fixed axle, do not forget to carefully read the relevant materials supplied by the manufacturer of the fork and wheels. Your seller will also provide the necessary information.

BOTTOM BRACKET ASSEMBLY

Your bike is fitted with an encased bracket assembly; it is only necessary to try whether backlash has been created occasionally.
This type of bottom bracket assembly is maintenance-free.
Caution: The fixed pan is provided with screw thread.

Maintenance-free encased central axle



PEDALS

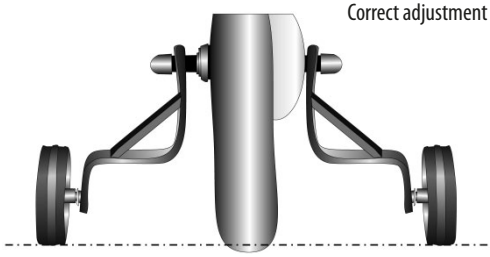
- Turn each pedal and check it for dragging or strange noises. The pedal bearings require maintenance only seldom, however, if necessary, read below.
- Unscrew the pedal from the crank, remove the protective lid, locking nut and sealing. Unscrew the cone and pull the bolt from the pedal core. Clean the lubricant off all the components and check for wear.
- Lubricate the bearing rings and put back the same number of balls on both sides. Install the cone back on the screw, turn the screw to bring the cone close to the balls. Put back the sealing and locking nut. Check for backlash and dragging. Modify the cone, tighten the locking nut and install the pedals on the cranks.

CHILDREN'S BIKES

Children's bikes are produced in accordance with European standard EN ISO 8098 that applies to bicycles with a maximum saddle height higher than 435 mm and lower than 635 mm.

Children's bikes are intended for use in playgrounds and enclosed areas and solely under the supervision of the parents or childminder. If you allow a child to ride a bike without supervision, an injury or even fatality may occur.
NEVER LET CHILDREN RIDE WITHOUT SUPERVISION!

Correct adjustment

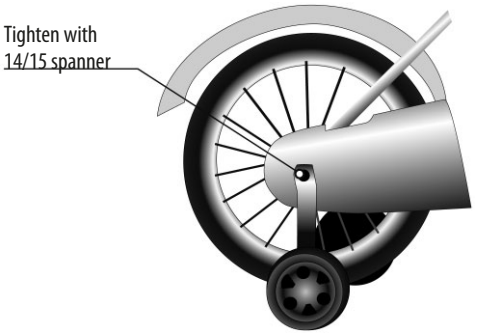


We strongly recommend using a helmet of an approved type. The recommended load of a children's bike is up to 25 kg, including bags. Please pay attention to correct adjustment of your new bike before the first ride.

Adjust the height of the saddle so that the child can reach the handlebars comfortably without being excessively upright or, on the contrary, "lying" on the bike. Never pull the handlebars above the marked line (grooving and STOP or MAX sign). Explain to the child thoroughly that the bike is provided with a counter-acting rear brake. The brake lever for the front brake is positioned on the right-hand side of the handlebars. Never use only the front brake for braking.

SPECIAL EQUIPMENT OF CHILDREN'S BIKES

A children's bike is provided with stabilization (balance) wheels from the manufacturer. These stabilization wheels are used to allow your child to ride more easily. They stabilize the lack of balance of a young cyclist and help him/her to learn to control the bike better and more easily. The young cyclist can concentrate rather on controlling the bike and learning how to brake on a bike. It is necessary to check the stabilization wheels for loosening of the screws mounting the supports to the bike and for sufficient mounting of the wheels to the supports. Insufficiently tightened screws may cause incorrect operation of the stabilization wheels. Loosening and consequent falling of the wheels resulting in injury or even death may occur.



The wheel is provided with a counter-acting rear brake in order to allow the young cyclist to brake more easily and efficiently. Teaching a child how to brake is necessary for future use of the bike. For that reason, please devote sufficient time for learning so that you can be sure that the child is able to stop the bike safely. The bike is put in motion forward by the movement of the legs and the front derailleur cranks clockwise. In order to stop it, you need to depress a front derailleur crank in the opposite direction, i.e. anti-clockwise. Slow blocking of the ride up to a complete stop of the bike will occur.

SPRING-LOADED FORK

If you wish to maintain perfect operation of the spring-loaded fork, regular maintenance, in particular of the friction surfaces between the inner and outer tubes, is necessary. The dust cover, preventing the access of dirt to the friction surfaces may not be damaged and should protect the entire friction area. When washing the fork, it is advisable to use a fine brush and warm, soapy water.
Caution: Water may not penetrate between the inner and outer tubes of the fork during washing. Just dirt and water have unfavourable effects on the components inside the fork.

FORK LUBRICATION

There is a spring assembly with a layer of lubricant in the new spring-loaded fork. This layer of lubricant should be maintained continuously. Lubricate the fork always after riding in a wet environment (mud, wet sand, rain). If you do not have experience with the maintenance and repairs of forks, leave service to qualified specialists.

COMPLETELY SPRING-LOADED FRAME

Maintenance: after riding in muddy terrain, it is necessary to clean all movable frame components; by doing this, you will extend their service life. If some components become worn, carry out replacement in order to avoid damage to the frame itself. Remember to check tightening of bolts of individual parts and to lubricate the sliding bearings of the springing unit.

LUBRICATION

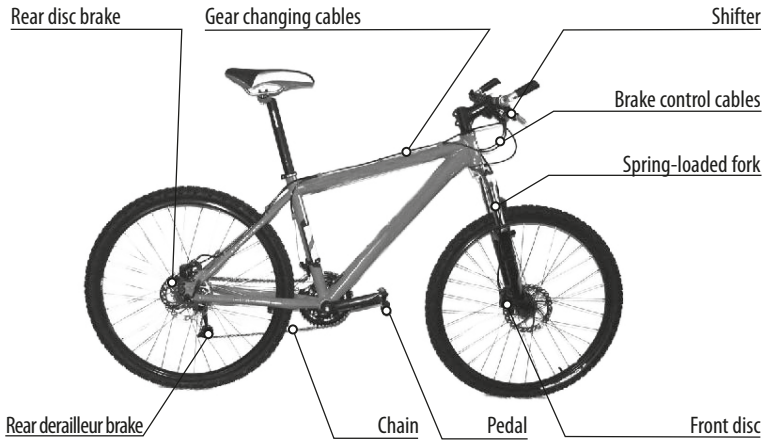
Your bicycle consists in many movable components that are exposed to natural effects continuously. Cleaning and lubricating such components will extend their service life.
The following components require regular lubrication:

- Chain
- Front derailleur
- Rear derailleur
- Gear-changing control cables
- Brake jaws, cables and brake control
- Spring-loaded fork
- Spring unit

GUARANTEE – GENERAL PRINCIPLES

1) **BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o.,** provides a guarantee for its products within the scope specified in the letter of guarantee.
2) **BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o.,** will repair, at its own expense, all defects resulting from defective material, processing, construction and assembly that appear within the guarantee period. The guarantee does not apply to damage resulting from an accident, frame or overstressing the bike with an extreme load, incorrect use, operation or maintenance different from the procedure specified by the manufacturer in the manual, poor storage or unprofessionally performed repair.
3) The product has been submitted to the customer in perfect condition and ready for riding.
4) The guarantee should be claimed without undue delay. Repair shops will carry out repairs within 30 days. The guarantee period will be extended by the period during which a guarantee repair is carried out. The manufacturer of the bike bears no liability for damage resulting from a defect that did not exist when the manufacturer launched the product in the market or occurred later and the manufacturer also bears no liability for any damage caused by the injured party by its behaviour or neglect by such a party or a person for whom the injured party is responsible. In particular, failure to observe the principles mentioned in this Operation Manual is considered to be such behaviour or neglect.

The manufacturer of the bike bears no liability for damage resulting from a defect that did not exist when the manufacturer launched the product in the market or occurred later and the manufacturer also bears no liability for any damage caused by the injured party by its behaviour or neglect by such a party or a person for whom the injured party is responsible. In particular, failure to observe the principles mentioned in this Operation Manual is considered to be such behaviour or neglect.



PROVISION OF GUARANTEE IN INDIVIDUAL SPECIFIC CASES

Frame and front fixed fork – the guarantee applies to defects of the material, its connections and perforation by rusting. A guarantee cannot be claimed in cases caused by accident or unprofessional repair. Deformations of the arms and ends forward, backward or to the side are always caused by overloading or accident.

Gear changing system – the guarantee applies to material defects. Deformation of the stem in case of pulling past the mark is not accepted.

Bottom bracket assembly – the guarantee covers defects of material and its thermal processing. Standard adjustment for backlash is not a subject of guarantee repairs; deformed or torn out threads of components and a damaged crank square will also not be accepted.

Pedals – the guarantee applies to material defects. The guarantee cannot be claimed in case of a broken pedal frame, bent pedal axle or pedal torn from the crank.

Tyres – the guarantee is provided for production defects (deformed tyre etc.). The guarantee does not apply to a tyre rubbed through by the brake pads, tyres worn by riding or braking action.

Wheels – the standard guarantee covers material defects (broken rim, hub, cog, axle, spoke – within 30 days) including surface finish defects.

Brakes, rear derailleur and front derailleur – the guarantee covers material defects. The guarantee does not apply to adjustments. Setting changes partially due to storage, handling and riding and tuning belongs to standard maintenance.

Saddle, seatpost – material defects are accepted, they are considered from the viewpoint of fulfilling its function. Grooves resulting from the seatpost moving in the saddle tube cannot be claimed.

Chain – a material defect or breakage is a subject of the guarantee. The guarantee does not apply to standard wear and tear or reduction of function as a result of neglecting maintenance.

Reflectors – broken reflectors are not a subject of the guarantee.

Completely spring-loaded frame – the guarantee applies to material, welds and individual movable components. In principle, it cannot be claimed in case of damage caused by:

- **accident**
- **sport competition activity**
- **overloading in extreme conditions (difficult downhill ride, riding in water and snow)**
- **exposure to weather effects (rain, sunshine, storage in a wet environment)**
- **unprofessional repair**
- **by two persons riding on one bicycle**
- **violent damage**
- **jumps when riding**
- **insufficient maintenance**

The guarantee does not apply to the movable parts of a mechanism if these components were not tightened properly and the bike was used in spite of this fact. These components become worn by usage and for that reason, regular maintenance is necessary.

Caution: If you do not have experience in the repair of completely spring-loaded frames, leave service to a qualified mechanic.

Each fall may result in a risk to your life or health or cause damage to your bike or to third parties. This warning should never be forgotten when riding a bicycle.

IMPORTANT CAUTION

Claims do not apply to standard maintenance of the bike:

1. Loosened cranks on the central axle (insufficiently tightened central bolt)
2. Backlash in the quill assembly (insufficiently tightened locking nuts of the quill assembly)
3. Incorrect operation of the brakes (resulting from the use and consequent wear of the brake shoes, stretching of the brake cables)
4. Chain slipping down (resulting from incorrect gear changing and consequent chain crossing and slipping or dragging against other cogs)
5. Incorrect rear or front derailleur operation (tearing out of the control cables and consequent insufficient maintenance)
6. Backlash in the front and rear hubs (insufficiently tightened cones in the hubs)

LETTER OF GUARANTEE

GUARANTEE FOR THE FRAME AND COMPONENTS - 24 months for the frame - 24 months for the components

GENERAL PRINCIPLES

BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o. confirms herewith that the bicycle of the mentioned type and serial number complies with the national standards and technical regulations. The company provides a guarantee for this bicycle from the date of its sale to the final customer. The guarantee period will be extended by the period of execution of a potential guarantee repair. The company will repair, at its own expense, all defects occurring during that period resulting from defective material, processing, construction and assembly.

GUARANTEE CONDITIONS

- The product must be used solely for the purpose for which it has been produced
- The product must be stored properly and maintained in accordance with the manual
- When claiming a guarantee, it is necessary to submit a properly completed letter of guarantee; the bike must be complete and cleaned
- The guarantee must be applied without undue delay from the business organization from which the product has been purchased

CLAIMS RESULTING FROM THE GUARANTEE WILL BECOME VOID

- If it is ascertained that the user bears the fault for product damage (resulting from an accident, unprofessional repair, poor storage etc.) and not the manufacturer
- By failing to assert a claim resulting from guarantee within the guarantee period
- If the product has not been used properly and maintained in accordance with the manual
- If a properly completed Letter of Guarantee has not been submitted when asserting a claim following from the guarantee
- The guarantee does not cover the standard wear and tear of individual components

Inhalt:

Einleitung 82

Grundterminologie des Fahrrades 83

Erste 150 km 86
Warum ein Einfahren und warum eben 150 km? 86
Was sollte also während des Einfahrens beachtet werden 87
Wie soll ein Fahrrad während des Einfahrens gefahren werden? 87
Werkzeug, ohne welches Sie unbedingt benötigen 88

Grundhinweise 88

Montagehinweise 92
Anzugsmomente der Fahrradkomponenten 92
Einstellung des Fahrrades je nach Bedarf des Fahrers 94
Montage des Vorderrades 94
Montage des Lenkerbügels 94
Montage des Vorbaus in den Gabelschaft mit Gewinde 94
Montage des Ahead-Vorbaus in den Gabelschaft 95
Montage des Sattels 95
Einstellung der Position und der Neigung des Sattels 96
Einstellung der richtigen Sattelhöhe 96
Montage einer Carbon-Sattelstütze 97
Montage von Bremszügen 97
Einstellung der Bremsen 97
Montage des Pedals 99
Funktion des Schaltwerks und des Umwerfers 99
Umwerfer 99
Schaltwerk 100
Seilzugverstellung 100
Lagereinstellung 100
Schnellspannvorrichtungen 101
Pedale 102
Kinderfahrräder 102
Schmierung 103

Garantie – Allgemeine Grundsätze 104
Gewährleistung in einzelnen konkreten Fällen 104
Wichtiger Hinweis 105
Bemerkungen 106
Garantieschein 106
Allgemeine Grundsätze 106
Gewährleistungsbedingungen 106
Der Anspruch aus der Garantie erlischt 106

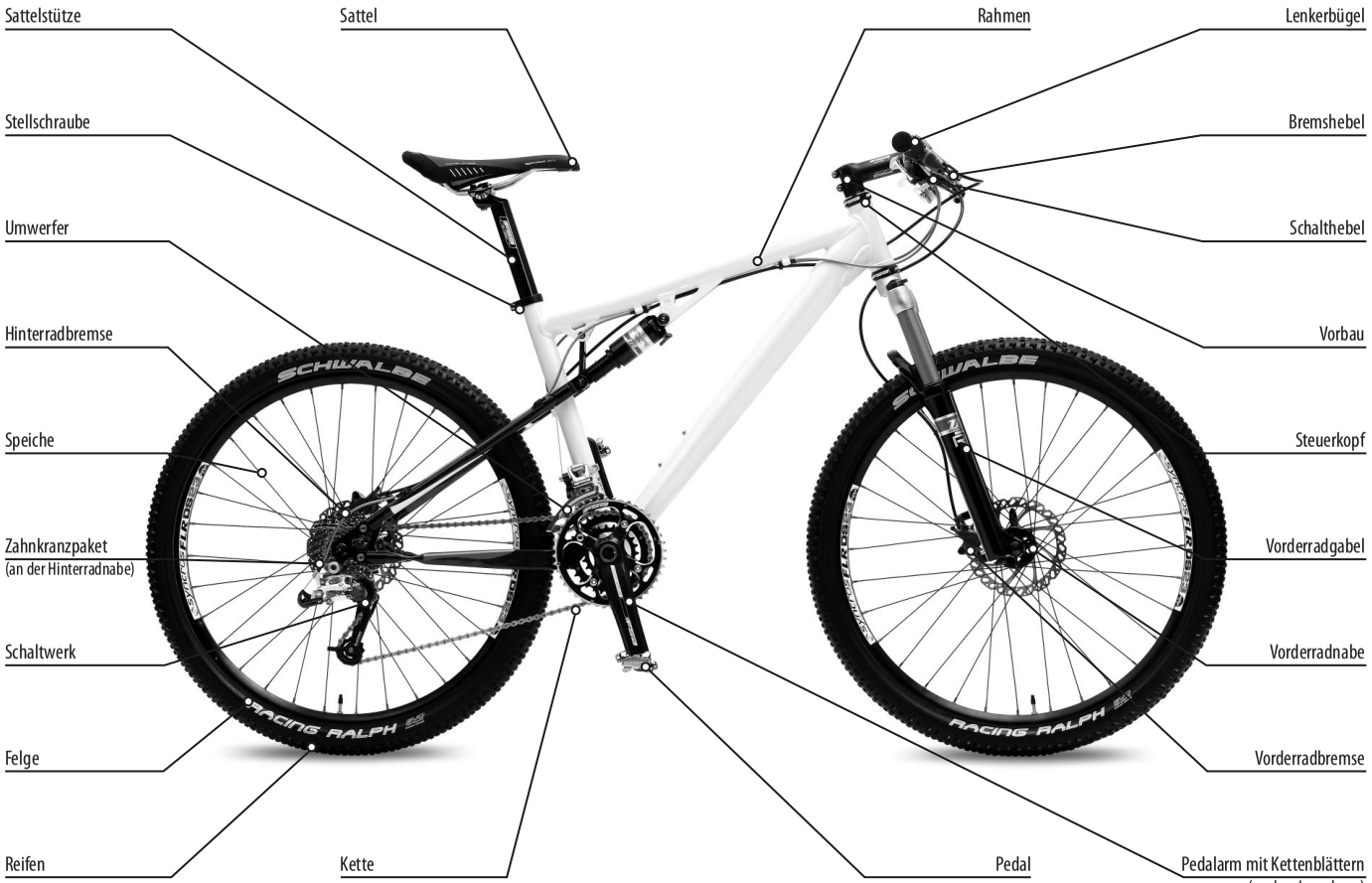
Sehr geehrter Kunde,

die Firma BIKE FUN INTERNATIONAL s.r.o. dankt Ihnen für den Kauf ihres Produkts, eines Fahrrades, das mit hochwertigen Komponenten renommierter Hersteller ausgestattet ist. Das Mountainbike ist zur Geländefahrt angepasst, und falls es nicht mit Schutzblechen und Beleuchtung ausgestattet ist, ist es nicht zum gewöhnlichen Straßenverkehr bestimmt. Mountainbikes und Trekking-Fahrräder (City-Bikes), die mit Schutzblechen und Beleuchtung ausgestattet sind, eignen sich für den Straßenverkehr. Das Rad darf nur bestimmungsgemäß verwendet werden.
Für eine weitere Instandhaltung des Fahrrades wird diese Bedienungsanleitung dienen, die ebenfalls den Garantieschein und die Garantiebedingungen enthält.
Die Firma BIKE FUN INTERNATIONAL s.r.o. wünscht Ihnen als Hersteller Ihres neuen Fahrrades viele, schöne und sichere Kilometer.

BIKE FUN INTERNATIONAL s.r.o.
Areál Tatry 1445/2
742 21 Kopřivnice
tel.: +420 591 003 630
fax: +420 591 003 600
info@bikefunint.com
www.bikefunint.com

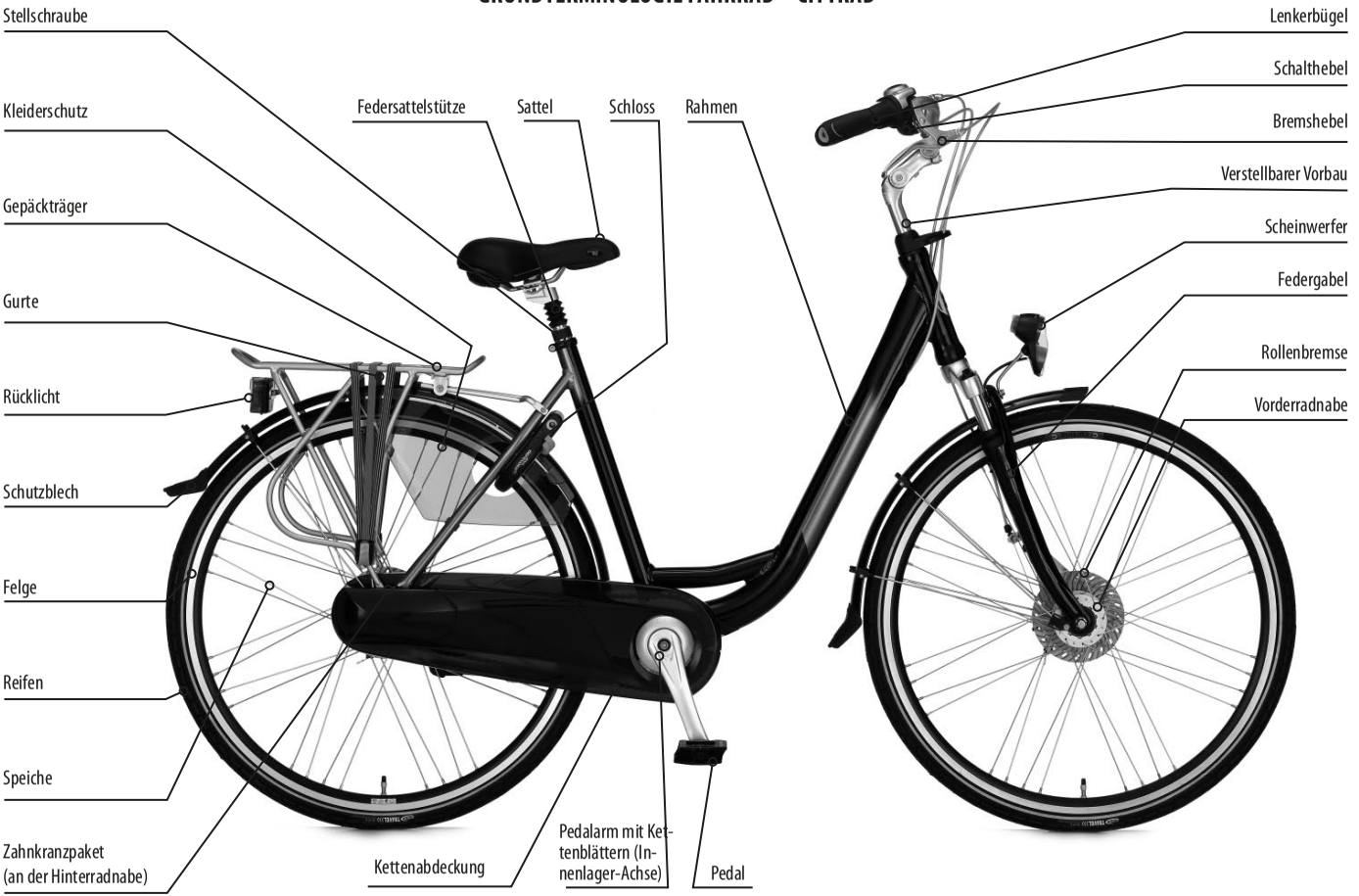
Allgemeine Warnung
Der Radsport kann selbst bei höchster Vorsicht risikobehaftet sein. Daher ist eine gründliche Instandhaltung des Fahrrades, die das Verletzungsrisiko reduziert, unentbehrlich. Dieses Handbuch enthält viele Warnungen und Hinweise, die die Folgen einer unterlassenen Instandhaltung oder regelmäßigen technischen Kontrolle ihres Fahrrades betreffen. Viele von diesen Warnungen und Hinweisen sagen: „Du kannst die Kontrolle verlieren und abstürzen." Da schwere Verletzungen oder sogar ein Todesunfall die Folge eines solchen Absturzes sein können, sollte diese Warnung nie vernachlässigt werden. Wir empfehlen einen zugelassenen Schutzhelm beim Radfahren zu verwenden.

GRUNDTERMINOLOGIE DES FAHRRADES

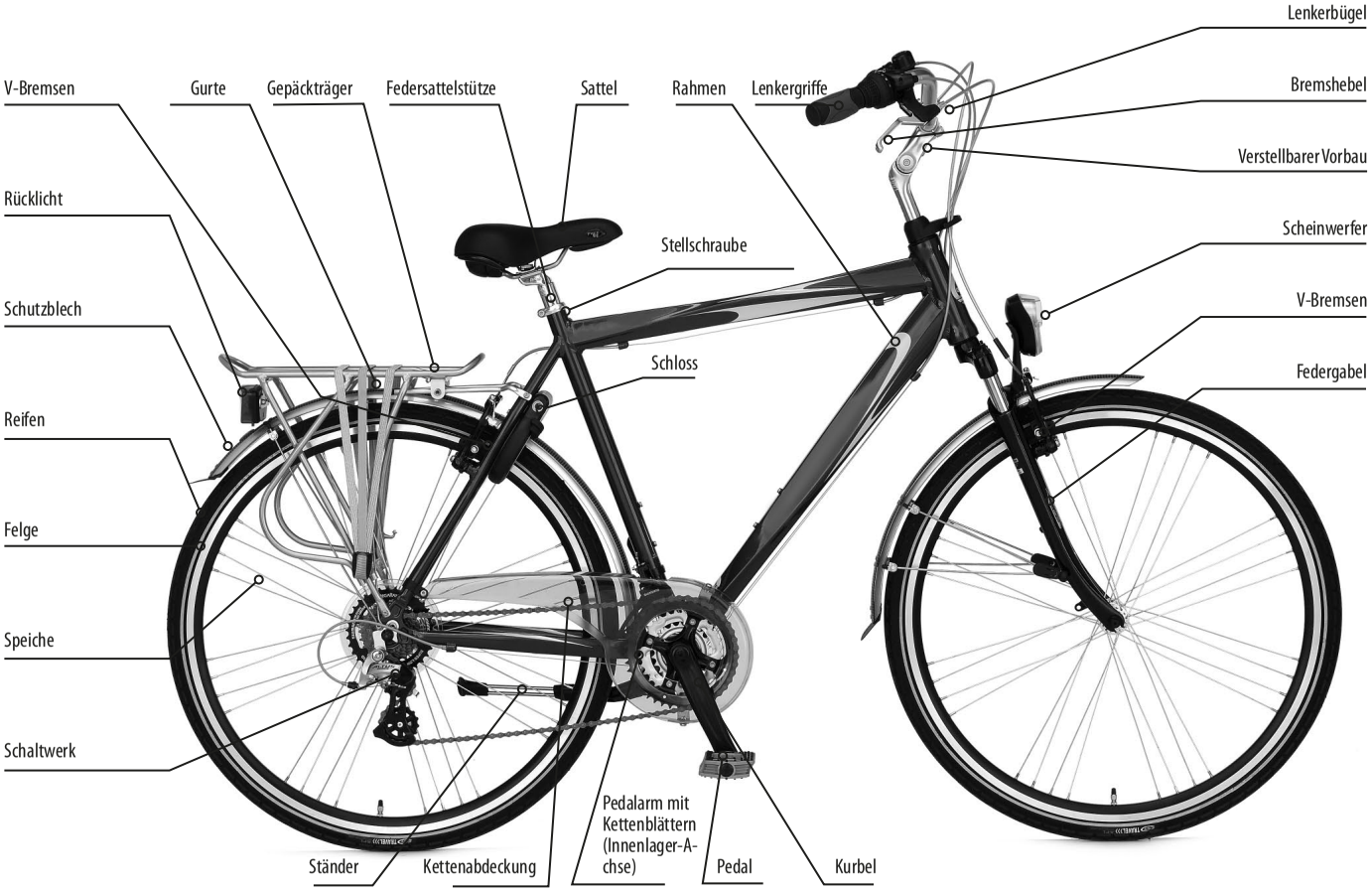


Anmerkung: Die Fahrradausstattung ist je nach Fahrradkategorie unterschiedlich!

GRUNDTERMINOLOGIE FAHRRAD – CITYRAD



GRUNDTERMINOLOGIE FAHRRAD – TREKKINGRAD



DIE EINZELNEN FAHRRADKATEGORIEN UND DEREN ANWENDUNG:

Kinderfahrräder ISO 8098: sämtliche Kinderfahrräder bis Größe 20" sind für den Einsatz auf Spielplätzen und abgetrennten Flächen bestimmt und das lediglich unter der Aufsicht von Eltern oder anderen verantwortlichen Personen. Die empfohlene Belastung der Fahrräder 20" bis 30 kg; der Fahrräder 24" bis 45 kg.

Die MTB Fahrräder ISO 4210-2: sind für sportliche Querfeldeinfahrt gedacht. Empfohlene Belastung bis 100 kg.

Die Trekking- und Stadtfahrräder ISO 4210-2: sind für den Einsatz auf Straßen und im einfachen Gelände mit dem Schwerpunkt auf Touristik und Freizeit bestimmt. Empfohlene Belastung des Rades: Raddurchmesser 26"/28" bis 120 kg.

Sollte das Gewicht des Fahrers mit Gepäck größer sein, wenden sie sich an ihren Verkäufer um die notwendigen Änderungen und Einstellungen vorzunehmen.

GEPÄCKSTÜCKE

Es existieren verschiedene Möglichkeiten der Gepäckbeförderung auf dem Fahrrad. Ihre Wahl wird in erster Linie vom Gewicht und vom Volumen des Gepäcks sowie von jenem Fahrrad abhängig sein, das Sie benutzen wollen. Mountainbiker und Rennfahrer verwenden in der Regel einen Rucksack. Die Eignung eines Gepäckträgers für Ihr Rad sollten Sie mit Ihrem Fahrradhändler besprechen.
Sofern möglich, vertrauen Sie bei einer Montage dem qualifizierten Personal des Fachhandels.

KINDERTRANSPORT

Der Kindersitz wird am Rahmen des Fahrrades befestigt. Die Befestigungen sind häufig für die gelegentliche Benutzung konstruiert, sodass der Kindersitz fast an jedem mit dem erforderlichen Zubehör ausgerüsteten Fahrrad montiert werden kann.
Informieren Sie sich über die in Ihrem Land gültigen Vorschriften für den Transport von Kindern im Kindersitz. Bei eventuellen Fragen wenden Sie sich bitte an Ihren Fahrradhändler. Das Ankoppeln von Kinderwagen hinter dem Rad ist allgemein verboten.
Fahren Sie auf öffentlichen Verkehrswegen stets vorsichtig und halten Sie die Verkehrsvorschriften ein, um weder sich selbst noch andere Personen zu gefährden. Diese Vorschriften können sich in verschiedenen Regionen und Staaten unterscheiden.

DIE ERSTEN 150 KM

Die ersten 150 Kilometer können als Aufwärmrunde definiert werden, in der das Leben das Radfahrers mit Emotionen und bunten Erlebnissen aus dem neuen Sport gefüllt wird, andererseits werden auch die Betriebszuverlässigkeit und die Lebensdauer des Fahrrades getestet.

WARUM EIN EINFAHREN UND WARUM 150 KM?

Etwas Theorie kann niemandem schaden. Jede Sache unterliegt während ihres Betriebs einem bestimmten Gesetz, das die Fehleranzahl in Abhängigkeit von der Nutzungsdauer betrifft. Mechanismen verhalten sich mehr oder weniger gehorsam nach einer Kurve, die passend als „Wannenkurve des Fehlerauftritts" bezeichnet wird. Diese Kurve weist drei grundsätzlich unterschiedliche Betriebszeiten auf. Am Anfang nimmt der Fehlerauftritt ziemlich steil ab, dann kommt ein langer Abschnitt mit einem gleichmäßig niedrigen Auftritt und zum Schluss werden Fehler wieder immer häufiger auftreten. Die erste Etappe ist das Einfahren, die zweite kann als optimale Betriebszeit bezeichnet werden. Eine lange Betriebsdauer mit minimalen Störungen ist dann die Entlohnung für ihre Sorgfalt und Pflege. Die erste Betriebszeit der erhöhten Aufsicht, die durch die Zahl 150 km ausgedrückt ist, ist als einer zur Ausführung der ersten Garantieinspektion geeignete Zeit anzusehen, die anhand der Serviceerfahrungen festgelegt wurde. Diese Zahl geht auch von der Voraussetzung aus, dass teurere, mehr betrieblich belastete Fahrräder durch ihre Besitzer gründlicher gepflegt werden. Sie sollten sich den Termin der ersten Garantieinspektion nicht als den Tag auslegen, an dem sich Ihr Fahrrad jemand das erste Mal anschaut. Er könnte Ihnen nämlich einige Teile, z.B. die Pedale bzw. Kurbeln oder die Lenkung gleich gegen neue auswechseln – und zwar auf Ihre Rechnung. Eine unterlassene Instandhaltung wird nämlich selbst durch eine lebenslange Garantie nicht abgedeckt.

WAS SOLLTE ALSO WÄHREND DES EINFAHRENS BEACHTET WERDEN

Selbst wenn das Fahrrad vor der Inbetriebnahme richtig eingestellt wurde, erfordern die Produktionstechnologien von Teilen wie auch deren Montage eine bestimmte Betriebszeit zur Stabilisierung der richtigen Funktion. Andersrum ausgedrückt – alles, was sich bewegt und dreht, muss seinen Weg finden und glätten, und alles, was mechanisch fest verbunden ist, muss sich gegenseitig setzen und notwendige Stützflächen bilden. Durch die Glättung der Stützflächenrauheit entsteht Spiel bei Dreh - oder Gleitlagerungen, feste Verbindungen lockern sich. Was bedeutet das? Pedale können anfangs etwas schwergängig sein, aber mit der Zeit bekommen sie ein bemerkbares Spiel. Genauso wie die Sattelstütze, mit der sich die Sattelhöhe nur schwer einstellen ließ. Bei teuren Teilen mit geschliffenen Bahnen wird dieses Problem meistens einmalig durch Nachstellung gelöst. Im Gegenteil, Teile mit gepressten, oft nicht kreisförmigen und wenig harten Oberflächen für Kugeln, lassen sich schwierig einstellen und oft ist es bei ihnen praktisch unmöglich, langfristig eine optimale Einstellung zu erreichen. Einzelne scharf verfolgte Stellen, deren unterlassene Instandhaltung sich ebenfalls auf die Betriebssicherheit markant auswirken kann:

Empfehlung: falls Teile oder Komponenten des Fahrrads durch den Betrieb beschädigt werden, sind diese unverzüglich auszuwechseln!!! Verwenden Sie ausschließlich Original-Ersatzteile, die Sie bei autorisierten Händlern beziehen!!! Wir empfehlen, Ihr Fahrrad in regelmäßigen Abständen, mindestens jedoch einmal jährlich durch autorisierte Kundendienstwerkstätten prüfen zu lassen! Nach einem Unfall empfehlen wir nachdrücklich das Fahrrad durch eine autorisierte Fachwerkstatt prüfen zu lassen.

1. Verbindung der Kurbelarme mit dem Innenlager

- durch Nachziehen der Schraube/Mutter in der Achse mit einem Schlüssel ist die Verbindung der Kurbeln mit dem Innenlager anfangs vor jeder Fahrt zu prüfen, später zeitweise, jedoch immer, wenn aus dem Innenlager regelmäßige Geräusche zu hören sind oder Verdacht auf Spiel besteht. Auf den durch ein ungenügendes Nachziehen der Kurbelschraube verursachten Spiel (es kommt zur Verformung des Kurbel-Vierkants) in dem Innenlager bezieht sich kein Reklamations- oder Austauschanspruch

2. Nachziehen der Pedale in Pedalarmen

- es lohnt sich sicherlich nicht nur nach der ersten Fahrt, mit dem Schlüssel Nr. 15 zu prüfen, ob die Pedalachsen fest mit der Kurbel verbunden sind Auf Beschädigung der Gewinde in Pedalachsen besteht kein Reklamations- oder Austauschanspruch.

3. Steuersatz

- überzeugen Sie sich vor jeder Fahrt, ob die Sicherungsmutter des Steuersatzes am Steuerkopf angezogen ist, und prüfen Sie durch Anklopfen des Vorderrades, ob kein Spiel in der Lagerung entstand, der die Lenkungsschalen nach und nach ganz entwerten könnte Auf ungenügendes Nachziehen und nachfolgende Beschädigung des Lenkkopfs bezieht sich kein Reklamations- oder Austauschanspruch.

Integrierter Steuersatz

- überzeugen Sie sich vor jeder Fahrt, ob die Innensechskantschraube oben am Steuerkopfrohr angezogen ist, und vergewissern Sie sich durch Anklopfen des Vorderrades, dass kein Spiel in der Lagerung entstand, der die Lenkungsschalen nach und nach ganz entwerten könnte. Auf ungenügendes Nachziehen und nachfolgende Beschädigung des Steuerkopfs bezieht sich kein Reklamations- oder Austauschanspruch.

4. Vorbauschrauben

- es ist sinnvoll, die Vorbauspindel und vor allem die Schellenschraube von Zeit zu Zeit nachzuziehen – ein sich drehender Lenker ist während der Fahrt sehr gefährlich.

5. Bremsen

- betätigen Sie vor jeder Fahrt beide Bremshebel und prüfen Sie optisch, ob die vorderen und hinteren Bremssockel richtig gegenüber der Felge eingestellt sind – weiter siehe Grundbegriffe.

WIE SOLL EIN FAHRRAD WÄHREND DES EINFAHRENS GEFAHREN WERDEN?

Sensibler und aufmerksamer, als mit einem bereits eingefahrenen Fahrrad. Fahren Sie anfangs langsamer, vermeiden Sie extreme Abfahrten im anspruchsvollen Gelände. Diese können Sie sich erst leisten, wenn sie Unsicherheit überwunden und Routine bei der Lenkung Ihres neuen Fahrrades gewonnen haben. Es lohnt sich auf jeden Fall, Erfahrungen während der ersten Kilometer zu sammeln, das Fahrrad zu beobachten, und nachfolgend alles so einzustellen und nachzuziehen, welches sich löst. Also, Werkzeug immer mit dabei haben, Sinne zusammennehmen und vor allem – mit Gefühl fahren!
Durch die Nachstellung der Schaltwerkschraube, meistens um eine halbe bis eine Umdrehung wird leiser Lauf wieder hergestellt. Beim Umwerfer erfolgt die Einstellung durch die Stellschraube an der Schaltung, aber manchmal ist der Seilzug mal zu stark, ein anderes mal wieder zu wenig gespannt, und dann ist der Zug nachzustellen. Es kommt ebenfalls vor, dass eine unpassende Lage der Führung an der Kette streift oder sogar die Schaltung erschwert. Der Umwerfer muss parallel zu Kettenblättern verlaufen und sich in

einer richtigen Höhe befinden. Die Einstellung ist eine notwendige, aber nicht hinreichende Bedingung der Funktion. Falls die Kette nicht in Ordnung ist, kann auch der Antrieb nicht gut laufen. Ein starres Glied bedeutet einen verschlechterten Kettendurchlauf durch die Führung, einen schlechten Kettenlauf auf die Zahnradzähne und insbesondere bei den kleinsten Zahnrädern macht es sich durch „Schießen" oder Überspringen bemerkbar. Ebenso erschwert eine trockene Kette durch ihren mechanischen Widerstand die Fahrtund verlangsamt beträchtlich den Schaltvorgang. Zum Schmieren sind vorzugsweise dünne Kriechöle mit Teflon (z.B. GT 85) oder spezielle Kettenschmiermittel (Castrol) zu verwenden. Klassische Maschinenöle sind zwar wesentlich billiger, aber die Kette muss mit ihnen buchstäblich durchgegossen werden, danach ist das überschüssige Öl ist von der Oberfläche abzustreichen, und trotzdem ist es praktisch unmöglich Schmierentstehung zu vermeiden. Es lohnt sich, der Kette von Anfang an bis zum Ende ihres technischen Lebens eine hohe Aufmerksamkeit zu widmen. Wenn Sie nämlich die Zeit zu ihrer Auswechslung verpassen, ist es fast sicher, dass sie auch die Cassette und vielleicht auch die Kettenblätter wechseln werden. (dies geschieht aber bestimmt nicht während der ersten 150 km). Und bitte nicht vergessen – falls Sie aus welchem Grund auch immer die Kette öffnen werden, ist jeder anderer als der schwarze Bolzen dafür geeignet. Schwarze Verbindungsbolzen haben nämlich einen größeren Querschnitt und wenn Sie nach Außen gepresst werden, vergrößert sich die Öffnung insofern, dass hier der Bolzen nach wiederholtem Einschlagen nicht mehr zuverlässig funktionieren kann – die Wahrscheinlichkeit, dass die Kette sich hier wieder trennen wird, ist sehr hoch. Schwarze Bolzen sind also grundsätzlich zum Verbinden zu verwenden, beim Trennen sind sie zu vermeiden.

WIR EMPFEHLEN FOLGENDES WERKZEUG:

- Innensechskantschlüssel 8, 6, 5, 4, 3, 2
- dünne Gabelschlüssel 17, 14, 13
- Kreuzschlitz-Schraubendreher fein und größer
- Montagehebel
- Gabelschlüssel 15, 10 (2x), 9, 8
- Gabelschlüssel für Lenkkopf 40, 36, 34 (2x entsprechend der notwendigen Abmessung)
- Luftschlauch-Reparatursatz
- Luftpumpe

Erweiterte Mehrausstattung

- HG-Kettennieter
- Pedalkurbel-Abzieher (mit entsprechendem Gabelschlüssel)
- Vorrichtung zur Lösung des Zahnradkranzes 2x (Peitschen)
- Zentrierungsschlüssel
- Abzieher oder Spezialschlüssel für Cassetten
- geschlossener Mutterschlüssel 14 (15) mm
- Zentrierungsgabel
- Ketten- und Zahnradkranz-Abnutzungslehren

Viele Servicearbeiten und Reparaturen erfordern Fachkenntnisse und Werkzeug. Beginnen Sie niemals eine Reparaturmaßnahme am Fahrrad, falls Sie selbst die geringsten Zweifel an Ihren Fähigkeiten betreffs der Fertigstellung der Reparatur haben. Ein nicht gründlich durchgeführter Service kann Ihr Leben oder Ihre Gesundheit gefährden oder einen Schaden an Ihrem Fahrrad oder Dritten verursachen.

GRUNDHINWEISE

Hinweis: Am Fahrrad befinden sich viele bewegliche Komponenten (Fahrradspeichen, Kettenblatt, Kette, . . .), bei deren Verwendung das Risiko des Erfassens der Extremitäten, des Haars oder der Bekleidungsteile droht. Lassen Sie daher nicht nur bei der üblichen Benutzung, sondern auch bei der Wartung des Fahrrades erhöhte Vorschicht walten.
Das Rad und seine Komponenten haben ihre Lebensdauer und zeigen mit der Zeit Ermüdungserscheinungen. Sofern die Lebensdauer einer bestimmten Komponente endet, kann diese unverhofft versagen und ernsthafte oder sogar tödliche Verletzungen des Fahrers verursachen. Bei jedweden Anzeichen, dass die Lebensdauer einer bestimmten Komponente abläuft, ist sie unverzüglich auszuwechseln.
Ein Unfall kann die Lebensdauer einzelner Komponenten des Fahrrades vorzeitig beenden. Diese können dann plötzlich versagen, den Verlust der Kontrolle über die Lenkung verursachen und Ihr Leben bzw. Ihre Gesundheit in Gefahr bringen oder einen Schaden an Ihrem Rad bewirken, ggf. dritten Personen zufügen. Verbogene, vor allem aus Aluminium hergestellte Teile können ohne Vorwarnung brechen. Eine Instandsetzung bzw. ein Richten (Geradebiegen) ist ausgeschlossen, da immer noch das Risiko ihres Brechens droht. Dies betrifft insbesondere die Gabeln, Lenker, Vorbauten, Kurbeln und Pedale. Sollten Sie Zweifel haben, ist es sicherer, diese Teile auszuwechseln. Wenden Sie sich bitte an Ihren Fahrradhändler.
Sofern Ihr Fahrrad mit Carbon-Komponenten bestückt ist, ist es unbedingt erforderlich, das Rad nach einem Unfall einer fachgerechten Durchsicht bei Ihrem Fahrradhändler zu unterziehen. Carbon ist ein extrem starkes und beständiges Material, das sich durch ein geringes Gewicht auszeichnet. Aufgrund dieser Eigenschaften eignet es sich für die Herstellung hochwertiger Komponenten.
Carbon ist allerdings auch zerbrechlich und hat im Falle eines Unfalls die Tendenz, an der verbogenen Stelle zu brechen. Sofern die

Carbon-Komponente einem heftigen Stoß oder übermäßiger Belastung ausgesetzt wird, muss ihre Beschädigung nach außen nicht in Erscheinung treten. Das bedeutet jedoch nicht, dass sie unbeschädigt geblieben ist. Die Beschädigung der inneren Carbon-Fasern muss nämlich nicht durch Veränderungen an der Oberfläche des Werkstoffes zum Tragen kommen.
Die Verwendung einer Carbon-Komponente nach einem heftigen Stoß oder nach übermäßiger Belastung ist daher äußerst gefährlich.
Beschädigte Carbon-Komponenten können unverhofft reißen und eine ernsthafte Verletzung des Radlers bewirken.
Sofern der Carbon-Rahmen, die Gabel oder eine andere Komponente Ihres Rades zunehmend klappernde bzw. klickende Geräusche abgeben oder sich hieran jedwede Dellen, Verformungen, Farbänderungen, Kratzer oder Riefen zeigen, dürfen Sie das Fahrrad in keinem Falle benutzen, solange die beschädigte Komponente nicht ausgetauscht ist. Setzen Sie sich sofort mit Ihrem Fahrradhändler in Verbindungen und besprechen Sie die Situation mit ihm.
Carbon-Komponenten dürfen nie mit hohen Temperaturen in Berührung kommen, die beispielsweise beim thermischen Spritzen oder beim Brennen des Lackes erforderlich sind. Eine solche Temperatur könnte die Komponente beschädigen. Vermeiden Sie auch die Aufbewahrung des Rades im Auto, sofern dieses einer starken Sonnenstrahlung ausgesetzt ist. Ebenso sollen Sie das Rad nicht in der Nähe von Wärmequellen abstellen.

Vorderradgabel:

Verbogene oder beschädigte Gabeln sollten ausgewechselt werden – niemals reparieren!

Vorderrad:

Das Rad sollte durch das Nachziehen der Muttern in der Vorderradgabel zentriert werden. Schrauben müssen ordentlich nachgezogen sein. Die Nabe ist gegen Feuchtigkeit und Schmutz abgedichtet, aber sie sollte regelmäßig untersucht werden, vor allem nach der Fahrt im anspruchsvollen Gelände. Das Rad muss, wenn es von Hand gedreht wird, mit einer sehr geringen Reibung oder Spiel frei drehen. Die Fahrt mit falsch eingestellten Schnellspannern kann zum Wackeln oder Lösen des Rades führen, was eine Beschädigung des Fahrrades verursachen oder schwere Verletzungen oder den Tod herbeiführen kann. Dies kann Ihre Gesundheit beschädigen oder einen Schaden an Ihrem Fahrrad oder Dritten verursachen.

Daher ist Folgendes erforderlich:
1) Ersuchen Sie ihren Händler, dass er Sie bezüglich des genauen Vorgangs zu einer sicheren Befestigung und Demontage des Rades berät.
2) Sie müssen die richtige Technik zum Einspannen der Räder mit Schnellspannern verstehen und anwenden.
3) Vor jeder Fahrt ist zu überprüfen, dass das Rad sicher befestigt ist. Das Entfernen oder eine Beschädigung des Schnellspann-Mechanismus ist sehr gefährlich und kann zum Garantieverlust und zu schweren Verletzungen oder zum Tod führen. Eine falsche Einstellung des Schnellspann-Mechanismus kann zum Wackeln oder zum Lösen des Rades führen, was schwere Verletzungen oder den Tod als Folge haben kann.
4) Vor jeder Fahrt ist zu überprüfen, ob die Felge nicht zu stark abgenutzt ist. Dies könnte Ihr Leben oder Ihre Gesundheit gefährden oder an Ihrem Fahrrad oder Dritten einen Schaden verursachen.

Hinterrad:

Das Rad muss in der hinteren Gabel positioniert und durch Sicherungsmuttern richtig angezogen sein. Die Nabe ist gegen Feuchtigkeit und Schmutz abgedichtet, vergessen Sie jedoch nicht, diese wiederholt zu prüfen, insbesondere nach der Fahrt in einem anspruchsvollen Gelände. Das Rad muss, wenn es von Hand gedreht wird, mit einer sehr geringen Reibung oder Spiel frei drehen. Die Fahrt mit falsch eingestellten Schnellspannern (nicht richtig festgezogenen) kann zum Wackeln oder Lösen des Rads führen, was Ihr Leben oder Ihre Gesundheit gefährden oder an Ihrem Fahrrad oder Dritten einen Schaden verursachen könnte.

Daher ist Folgendes erforderlich:
1) Ersuchen Sie ihren Händler, dass er Sie bezüglich des genauen Vorgangs zu einer sicheren Befestigung und Demontage des Rades berät.
2) Sie müssen die richtige Technik zum Einspannen der Räder mit Schnellspannern verstehen und anwenden.
3) Vor jeder Fahrt ist zu überprüfen, dass das Rad sicher befestigt ist.

Ein entfernter oder beschädigter Schnellspannmechanismus kann die Ursache von Wackeln oder Lösen des Rades sein, was Ihr Leben oder Ihre Gesundheit gefährden oder an Ihrem Fahrrad oder Dritten einen Schaden verursachen kann.

Felge:

Felgen müssen unbeschädigt und richtig zentriert sein. Prüfen Sie regelmäßig deren Zustand und Abnutzung.

Abnutzungsstand

a) Safety-System – der Abnutzungsgrad der Felge wird durch die Tiefe der Längslinie auf der Bremsfläche angezeigt. Falls die Tiefe dieser Linie minimal ist, sollte die Felge nicht mehr verwendet und von ihrem Händler ausgewechselt werden.
b) SRDA-System – der Abnutzungsgrad oder eine Beschädigung der Felge ist durch eine aus dem Felgen-Innenraum herausfließende farbliche Flüssigkeit erkennbar. In diesem Fall darf die Felge nicht mehr verwendet werden und sollte von ihrem Händler ausgewechselt werden.

Innenlager:

Das Innenlager ist regelmäßig zu prüfen, und zwar immer nach der Fahrt in einem anspruchsvollen Gelände. Die Welle muss sich ohne Seitenspiel frei bewegen. Der Sicherungsring muss angezogen und die Lager richtig geschmiert sein.

Lenkerbügel:

Passen Sie den Lenkerbügel maximal an Ihren Komfort an und ziehen Sie alle Vorbauschrauben im Bereich des Lenkerbügeldurchgangs durch den Vorbau an.

Die Markierung des minimalen Einsschubs darf nicht über dem Lenkkopf nicht sichtbar sein. Eine Beschädigung der Lenkerbügelgriffe kann zum Verlust der Kontrolle und einem Absturz führen. Ein ausgefallener Lenkerbügelgriff kann Ihr Leben oder Ihre Gesundheit gefährden oder an Ihrem Fahrrad oder Dritten einen Schaden verursachen. Wir empfehlen die Lenkerbügel-Befestigungsschrauben mit einem Drehmoment von 7 Nm nachzuziehen. Falls Ihr Lenkerbügel mit Lenkerzusätzen (Barends) versehen ist, empfehlen wir diese mit einem Drehmoment von 7 Nm nachzuziehen.

Schaltwerk und Umwerfer:

Halten Sie das Schaltwerk und den Umwerfer richtig eingestellt. Schalten Sie nur wenn Sie dabei gleichzeitig treten. Bei Bergauffahrt sollten Sie versuchen, Ihre Beine beim Schalten zu entlasten (um die Spannung in der Kette zu verringern). Vermeiden Sie jeglichen Aufprall auf das Schaltwerk.
Falls Ihr Schaltwerk nicht richtig eingestellt ist, schalten Sie nie auf das kleinste oder das größte Zahnrad. Die Kette kann dabei blockiert werden, was zum Verlust der Kontrolle und zum Absturz führen kann.

Kette:

- Messen Sie wiederholt ihre Dehnung und wechseln Sie die Kette, wenn nötig (ungefähr alle 1000 km).
- Schmieren und Reinigen Sie die Kette häufig mit dünnem Öl, überschüssigen Schmierstoff mit Putzlappen entfernen.
- Die Lebensdauer der Kette kann abhängig von der Kettenmarke und den Betriebsbedingungen stark unterschiedlich sein.

Wir empfehlen die Kette in spezialisierten Werkstätten wechseln zu lassen. Bei Fahrrädern mit einem Gang ist auf eine ausreichende Kettenspannung zu achten. Falls die Kette sich löst, muss sie wieder gespannt werden: Dazu ist die Mutter des Hinterrades zu lösen und die Kette durch Zug am Rad nach Hinten zu spannen. Danach ist die Mutter des Hinterrades wieder nachzuziehen.

Cityräder sind in der Regel mit vollständiger Kettenabdeckung ausgestattet. Diese Abdeckung schützt die Kette vor Matsch und Regenwasser und den Fahrer vor Verschmutzungen. Überprüfen Sie regelmäßig die Kettenspannung. Öffnen Sie die Kettenabdeckung und überprüfen die Spannung. Wenn die Kette beim Draufdrücken (zwischen dem vorderen und hinteren Kettenrad) um ca. 10 mm (nach oben oder nach unten) verrutscht, ist die Spannung optimal. Wenn sich die Kette um mehr als 10 mm verschiebt, ist die Spannung zu klein und die Kette muss stärker gespannt werden. Lösen Sie die hinteren Schrauben und schieben das Rad nach hinten. Nach der Einstellung ziehen Sie die Schrauben wieder fest.

Trekkingräder verfügen meist über eine offene Kettenabdeckung, die den Fahrer vor Verschmutzungen schützt.

Reifen:

Der Reifendruck muss stets dem auf der Reifenflanke aufgeführten Wert entsprechen. Verwenden Sie eine Hand- oder Fußpumpe. Prüfen Sie, ob die Reifen in der Felge richtig positioniert sind. Die Reifen sollen nie überpumpt werden. Bei Überdruck kann der Reifen aus der Felge hinausragen und eine Beschädigung des Fahrrads und Verletzungen des Fahrers, Passanten oder der Zuschauer verursachen. Benutzen Sie niemals Tankstellen-Luftschläuche, um Ihr Fahrrad aufzupumpen.

Kurbeln und Pedale:

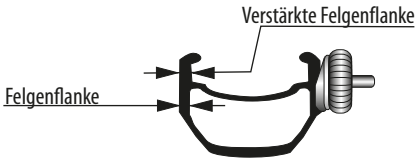
Die Pedale sind gelegentlich zu schmieren, vor allem nach der Fahrt in einem anspruchsvollen Gelände. Versuchen Sie nie eventuell verbogene Kurbeln oder Kettenblätter geradezurichten. Nach der ersten Fahrt sind Kurbelschrauben, Kettenblattschrauben und Pedalachsen nachzuziehen. Setzen Sie niemals die Fahrt fort, falls die Kurbeln (Kurbel-Vierkant) auf der Achse des Innenlagers oder das Pedal in der Kurbel sich löst. Auf das durch eine ungenügende Wartung entstandene Spiel in Kurbeln und Pedale bezieht sich kein Reklamationsanspruch.

Die Verwendung von Pedalhaken erfordert viel Geschicklichkeit. Falls Sie dies nicht automatisch beherrschen, wird ein hohes Maß an Konzentration gefordert, die Ihre Aufmerksamkeit beim Lenken beeinträchtigen und den Verlust der Kontrolle und einen Absturz verursachen kann. Üben Sie die Verwendung von Pedalhaken nur außerhalb gefährlicher und verkehrsreicher Straßen. Ziehen Sie die Hakenriemen nicht fest, solange Sie sich bei der Verwendung nicht ganz sicher fühlen. Klickpedale sind nur in Kombination mit speziellen Schuhen verwendbar, die in das Pedal fest einrasten. Die Fahrt erfordert eine vollkommene Kenntnis der Verwendung von Klickpedalen, sonst wird die Aufmerksamkeit abgelenkt, was den Verlust der Kontrolle und einen Absturz verursachen kann. Üben Sie die Verwendung von Klickpedale nur außerhalb gefährlicher und verkehrsreicher Straßen.

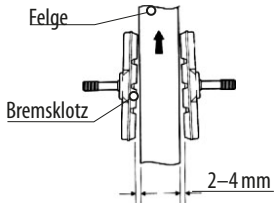
Bremsen:

Warnung: Bei Fahrradmodellen mit V-Brake-Bremsen oder anderen Felgenbremsen kommt es zum Durchschleifen der Felgenbremsfläche. Daher ist dem Verschleiß der Felgen und der Bremsklötze Aufmerksamkeit zu widmen. Bei unseren Modellen finden Sie zweierlei Arten der Felgenverschleiß-Indikation.

a) Schwarze Indikationslinie in der Bremsfläche – Falls die Indikationslinie durch den Verschleiß unterbrochen oder gelöscht wird, ist diese Felge sofort auszuwechseln.
b) SCR-Indikationssystem – nach Verschleiß der Felgenflanke kommt es zur Verformung der Bremsfläche und zur Beschädigung des Felgenhohlraums. Das Rad weist einen starken Rundlauf auf, dabei bleibt der Reifen sicher positioniert.



Empfohlener Bremsflächenverschleiß 0,35 mm.



Halten Sie die Bremsklötze 2–4 mm von der Felge eingestellt. Prüfen Sie den Verschleiß der Bremsklötze und wechseln Sie diese bei Bedarf. Reinigen Sie Öl oder Schmutz auf Felgen und Bremssockeln. Sehr wichtig ist eine genaue Einstellung der Bremsen hinsichtlich des Bremshebel-Bewegungsbereichs, um die volle Bremskraft im Rahmen dieses Bereichs zu nutzen.
Falls im Rahmen des Bewegungsumfangs nicht die maximale Bremswirkung des Bremshebels erricht wird, können Sie die Kontrolle verlieren, wodurch Ihr Leben oder Ihre Gesundheit gefährdet oder ein Schaden an Ihrem Fahrrad oder Dritten verursacht werden kann.
Hinweis: die Fahrt bei Nässe ist viel anspruchsvoller, als im Trockenen. In diesem Falle ist die Wirksamkeit der Bremsen reduziert, daher sollte sich der Radfahrer umsichtiger verhalten.

Seilzüge:

Die Seilzüge sind richtig zu spannen. Prüfen Sie die Seilzüge regelmäßig, lassen Sie sie nicht locker und wechseln Sie sie bei Verschleiß. Auf keinen Fall dürfen Schleifen auf Seilzügen gebildet werden. Gegen Zerfranzen der Seilenden sind Aluminium-Endkappen zu verwenden.

Sattel anpassen:

Die Höhe und der Winkel sind an Ihren Komfort anzupassen. Die Sattelstütze darf nicht höher gestellt werden, als bis zur Marke des minimalen Einschubs in den Fahrradrahmen. Falls sich der Sattel im Rahmen dreht, ist dieser durch die Sattel-Schnellspannschraube festzuziehen.
Falls die Sattelstütze höher als bis zur Mindesteinschub-Marke ausgezogen ist, kann die Sattelstütze brechen, wodurch Sie die Kontrolle verlieren und abstürzen können. Überzeugen Sie sich nach jeder Manipulation mit dem

Sattel, dass Sie ihn vor der Fahrt ordnungsgemäß befestigt haben, sonst kann der Sattel beschädigt werden, oder Sie können die Kontrolle verlieren und abstürzen. Führen Sie die Kontrolle durchlaufend durch und vergewissern Sie sich, dass der Sattel richtig befestigt ist. Bei der Fahrt mit einer falsch angezogenen Sattelstütze kann sich der Sattel drehen oder bewegen, wodurch Sie Kontrolle verlieren und abstürzen können.

Deshalb:

1) **Ersuchen Sie ihren Händler, dass er Sie bezüglich des genauen Vorgangs und der Technik einer richtigen Befestigung der Sattelstütze berät.**
2) **Verstehen Sie die richtige Technik der Schnellspannung der Sattelstütze und wenden Sie diese an.**
3) **Prüfen Sie vor jeder Fahrt erst die sichere Befestigung der Sattelstütze.**

Reflektoren und Rückstrahler:

Reflektoren und Rückstrahler finden Sie je nach Fahrradmodell an Vorderradgabel; Gepackträger; Schutzblechen; Laufrädern (Speichenreflektoren); Pedale; Scheinwerfer; Rücklicht. Bei Beschädigung sollten sie sofort ausgewechselt werden.
Die Fahrt bei Dämmerung und bei verminderter Sicht ohne geeignete Leuchten und Rückstrahler ist gefährlich und kann zu ernsthaften Verletzungen oder zum Tod führen.

Rahmen:

Der Lack in der Umgebung der Rohrverbindungen ist regelmäßig auf eventuelle Beschädigungen zu prüfen. Auf diese Weise kann sich eine Verbiegung oder ein Bruch des Rahmens bemerkbar machen.
Ein gebogener oder gebrochener Rahmen ist sofort auszuwechseln, da weitere Rahmenteile übermäßig belastet werden, wodurch eine große Unfallgefahr entsteht.

Vorbau:

Achten Sie auf das Festziehen der Sicherungsmutter, die Gabel soll frei drehen können. Muttern und Schrauben sind regelmäßig nach Bedarf zu Prüfen. Komponenten, Gabelbaugruppe und Positionierung aller Teile ist wiederholt auf Beschädigung zu prüfen.
Eine unpassende Modifizierung des Lenkkopfs kann die Lenkfähigkeit beeinträchtigen und zum Verlust der Kontrolle und einem Absturz führen. Fahren Sie Ihr Fahrrad zum Händler und lassen Sie den Vorbau durch einen

MONTAGEHINWEISE

Anzugsmomente der Fahrradkomponenten

Alle Anzugsmomente sind in **Newtonmeter [Nm]** aufgeführt. Bei jeglichen Unklarheiten wenden Sie sich an Ihren Händler	
Komponente	Anzugsmoment [Nm]
– Verspannung, Nabe, Kassette –	
Kassette	30–45
Festziehen der Muttern auf der Nabenachse am Rahmen (gilt nicht für Schnellspanner)	29–40
Freilaufrad	34–45
– Vorbau, Lenkerbügel, Sattel, Sattelstütze –	
Vorbauschraube für Gewinde-Lenkkopf	19–30
Vorbau-Fixierungsschraube (für gewindelosen „Ahead"-Lenkkopf)	6–9
Vorbau – Festziehen des Lenkerbügels mit 4 Schrauben	9–12
MTB-Barends	6–12
Festziehen des Sattels in der Sattelstütze	2 Schrauben 17–19 1 Schraube 24–30

Komponente	Anzugsmoment [Nm]
Sattelstütze – Festziehen im Rahmen. ACHTUNG: Die Sattelstütze benötig nur ein minimales Festziehen, um nicht in den Rahmen zu rutschen oder im Rahmen zu drehen. Ein zu starkes Festziehen kann die Sattelstütze wie auch den Rahmen beschädigen.	5–7
– Pedalarme, Innenlager, Pedale –	
Pedale in die Kurbel	35–40
Shimano® Octalink XTR Nachziehen der Kurbel (M15 thread) (NICHT!! Hollowtech II)	40–49
Shimano® Hollowtech II Innenlager-Schalen (2004 XTR, XT, Dura-Ace)	34–50
Shimano® Hollowtech II Innenlager-Schalen (2004 XTR, Dura-Ace, XT)	10–15
Shimano® Hollowtech II linke Seite Einstellungsschraube	0,5–0,7
Klinke zum Festziehen an die Achse (einschließlich der Vierkant-Achsen, i ISIS-Typ)	34–45
Mittenachsnabe gekapselt	40–50
– Schaltwerk, Umwerfer, Schaltung –	
STI-Schaltung zum Lenkerbügel	5,5–8
Drehgriffschaltung	„Revo“ shifter 5,6–7,9
FD-Fassung (vorderer Umwerfer)	5,0–6,8
FD Kleme, Carbon Rahmen	1,2–2
FD Nachziehen des Seilzugs	4,5–6,8
RD Festziehen am Rahmen (Schaltwerk hinten)	8–10
RD Nachziehen des Seilzugs	3,4
RD Nachziehen der Schaltwerkräder	3,4–4
– Bremsen –	
Bremsbacken (Straßenfahrrad)	7,9–10
Bremsbacken MTB	5,6-6,8
Bremsklötze – mit Gewinde	5,6–6,8
Bremsklötze – ohne Gewinde	7,9–9
Bremsbacken MTB – Seilzugaufnahme	5,6–7,9
Bremsbacken Straßenfahrrad – Seilzugaufnahme	5,6–7,9
Bremshebel – MTB-Typ	5,6–7,9
Bremshebel – STI, ERGO	5,6–7,9
– Scheibenbremsen –	
DiscRotor zur Nabe	Hayes® 5,6
Hydraulik-Bremsbacken / Rahmen	5,6–7,9
Hydraulikschlauch / Hebel / Backen	4,5–6,8

Umrechnungen auf andere Maße:

in-lb. = ft-lb. × 12 in-lb. = Nm × 8.851 in-lb. = kgf-cm / 1.15

EINSTELLUNG DES FAHRRADES JE NACH BEDARF DES FAHRERS

Ihre Körperhöhe ist der ausschlaggebende Maßstab bei der Bestimmung der richtigen Größe des Rahmens, den Sie brauchen. Achten Sie vor allem auf genügend Platz unter dem Schritt, um eine Verletzung bei einem schnellen Abspringen vom Rad zu vermeiden.

Die Auswahl des konkreten Modells prädestiniert bereits bis zu einem gewissen Maße die Sitzhaltung, in der Sie auf dem Rad fahren. Durch den Austausch einiger Komponenten können Sie das Fahrrad den Proportionen Ihres Körpers anpassen. Dies betrifft vor allem die Sattelstütze, den Vorbau und die Bremshebel.

Alle in diesem Kapitel beschriebenen Maßnahmen verlangen Erfahrung, das entsprechende Werkzeug, manuelle Geschicklichkeit und die entsprechende Qualifikation. Beschränken Sie sich auf das Einstellen der Position des Sattels, indem Sie die sonstigen Eingriffe einem qualifizierten Personal überlassen sollten. Sollten Sie mit der Einstellung Ihres Rades oder mit einer Komponente nicht zufrieden sein, wenden Sie sich an Ihren Händler.

HINWEIS: Widmen Sie dem Nachziehen der Schraubverbindungen besondere Aufmerksamkeit. Halten Sie die vorgeschriebenen Anziehmomente ein, da zu lockere oder zu fest angezogene Schrauben die Beschädigung der Sattelstütze zur Folge haben können. Verwenden Sie einen Drehmomentschlüssel und überschreiten Sie nie das zulässige Anziehmoment.

INSTALLATION DES VORDERRADES

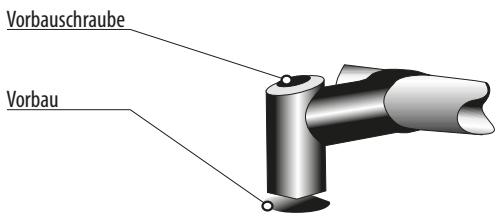
- Schnellspanner (Mutter) lösen.
- Rad in das Ausfallende der Gabel einlegen.
- Schnellspann-Hebel um 90 Grad von der Radachse drehen und mit der Flügelmutter sanft nachziehen.
- Schnellspanner in geschlossene Position umklappen (der Hebel sollte mit dem Daumen gepresst werden).
- **HINWEIS: Vergewissern Sie sich, dass das Fahrrad im Schnellspannmechanismus verriegelt oder durch Muttern fest angezogen ist**

INSTALLATION DES LENKERBÜGELS

- Schraube im Vorbau lösen, bis der Konus sich löst. Konus in das Vorderradgabelrohr bis zur Mindesteinschub-Marke einlegen.
- Der Lenkerbügel steht waagerecht zum Vorderrad.
- Vor dem Nachziehen sind die Anzugsmomente zur Installation eines Carbon-Lenkerbügels im Vorbau aufmerksam nachzulesen.
- Prüfen Sie das Nachziehen, indem Sie das Vorderrad zwischen Ihren Beinen halten und versuchen den Lenkerbügel zu drehen.

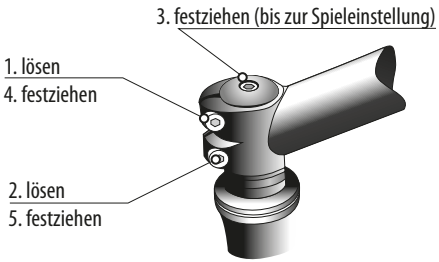
INSTALLATION EINES VORBAUS IN EINER GABEL MIT GEWINDESCHAFT

- Schraube im Vorbau lösen, bis der Konus sich löst. Konus in das Gabelschaftrohr einsetzen.
- Mindestens bis zur Mindesteinschub-Marke!
- Der Vorbau steht senkrecht zum Vorderrad.
- Schraube im Vorbau festziehen.
- Prüfen Sie das Nachziehen, indem Sie das Vorderrad zwischen Ihren Beinen halten und versuchen den Lenkerbügel zu drehen.
- **ACHTUNG: Niemals Vorbau-Schaft über die Max.- oder Stop- Marke herausziehen**



NSTALLATION EINES VORBAUS IN EINER GABEL OHNE GEWINDESCHAFT

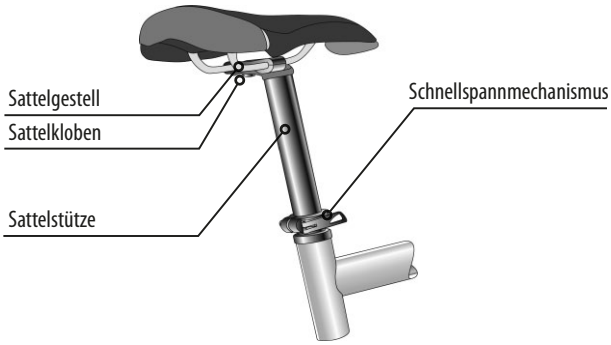
- Stirn- und Seitenschrauben im Vorbau und die Steuerkopf-Schraube lösen. Auf den Gabelschaft schieben.
- Der Vorbau steht senkrecht zum Vorderrad
- Schraube im Steuerkopf und alle Vorbauschrauben festziehen
- Prüfen Sie das Nachziehen, indem Sie das Vorderrad zwischen Ihren Beinen halten und versuchen den Lenkerbügel zu drehen.
- **HINWEIS: Wir empfehlen, die Vorbau-Schrauben mit einem Drehmoment von 7 Nm festzuziehen. Vorsicht, Schrauben nicht überziehen. Der Vorbau könnte beschädigt werden.**



INSTALLATION DES SATTELS

- Sattelstütze schmieren und in das Rahmensitzrohr einführen. Mindestens jedoch bis zur Mindesteinschub-Marke. Mit dem Schnellspannmechanismus oder der Schraube festziehen. Vor dem Nachziehen sind die Anzugsmomente zur Installation eines Sattels/Sattelstütze aufmerksam nachzulesen.
- Der Winkel des Sattels ist waagrecht zur Unterlage einzustellen. Sattelkloben festziehen.
- Versuchen Sie den Sattel zu drehen, um das Nachziehen zu prüfen.

ANMERKUNG: Der Sattel kann in eine nahe oder entfernte Position vom Lenkerbügel eingestellt werden. Dies kann durch das Verschieben des Sattels auf dem Sattelgestell und Sicherung durch den Sattelkloben oder eine fest angezogene Mutter erreicht werden.
Achtung: Sattelstütze niemals über die Max.- oder Stop-Marke herausziehen.



EINSTELLUNG DER SATTELPOSITION UND NEIGUNG

Ihre Sitzhaltung auf dem Rad und der hiermit in Zusammenhang stehende Fahrkomfort sowie die Kraft, mit der Sie in die Pedale treten, sind zum Teil durch den Abstand des Sattels zum Lenker bestimmt. Dieser Abstand kann teilweise durch die Verschiebung des Sattelgestells in der Klemme der Sattelstütze geändert werden.

- Für das richtige Treten brauchen Sie einen in horizontaler Lage eingestellten Sattel. Sofern Sie ihn nach vorn neigen, verlagern Sie den Schwerpunkt mehr über den Lenker, sodass Ihr Gewicht mehr auf den Händen ruht. Ebenso müssen Sie damit rechnen, dass Sie die Tendenz haben, vom Sattel herunterzurutschen.

Bei neuen Sattelstützentypen bestimmen die Kloben sowohl die Neigung als auch die vertikale Lage des Sattels, wobei sie mittels einer zentralen Sechskantschraube gesichert sind.

Einige Sattelstützen haben zwei Schrauben zwecks genauerer Einstellung der Neigung. Andere Typen haben eine sog. Sattelspannschraube, die gewöhnlich zwei, auf die einzige durchgehende Schraube aufgeschraubte Muttern hat.

- Lösen Sie eine oder beide Schrauben im oberen Bereich der Sattelstütze. Drehen Sie die Schrauben maximal um zwei bis drei Umdrehungen nach links, andernfalls kann sie herausfallen. Schieben Sie den Sattel je nach Bedarf nach vorn oder nach hinten. Sie können leicht auf ihn klopfen, damit er sich verschiebt.
- bevor Sie die Schrauben anziehen, vergewissern Sie sich, dass der Sattel waagerecht ist. Kontrollieren Sie, ob Sie die Sattelstütze korrekt eingespannt haben – ergreifen Sie den Sattel an beiden Enden mit den Händen und versuchen Sie, ihn zu drehen. Wenn dies nicht gelingt, ist alles in Ordnung.

HINWEIS: Vergessen Sie nicht, dass Schraubverbindungen auf das gegebene Anziehmoment angezogen sein müssen. Die Nichteinhaltung dieser Werte kann zu einem unerwünschten Verschieben der Sattelstütze oder zu ihrer Beschädigung führen. Die vorgeschriebenen Werte finden Sie direkt am Sattel oder in den entsprechenden Handbüchern. Die Schienen befestigen Sie in den Sattelklemmen nur in ihrem geraden Teil, um das Lockern des Sattels zu verhindern!

EINSTELLUNG DER RICHTIGEN SATTELHÖHE

Die richtige Höhe des Sattels ist jene Höhe, die Ihnen maximale Wirksamkeit und größtmöglichen Komfort beim Treten bietet. Beim Treten sollten Sie nicht in der Lage sein, das Bein im niedrigsten Punkt vollständig zu strecken, andernfalls wird Ihr Treten etwas linkisch sein. Die Höhe des Sattels können Sie in folgender einfacher Weise einstellen: Das beste Ergebnis erzielen Sie mit Schuhen mit flacher Sohle.

- Setzen Sie sich auf den Sattel und geben Sie eine Ferse auf das Pedal in niedrigster Position. In dieser Position sollte das Bein völlig gestreckt sein, wobei die Hüften zu keiner Seite neigen dürfen.
- Für das Einstellen der Höhe des Sattels lockern Sie die Anzugsschraube oder den Hebel des Schnellspanners der Sattelstütze (vorher lesen Sie jedoch das Kapitel „Schnellspanner"). Zum Lösen der Schrauben verwenden Sie das entsprechende Werkzeug, drehen Sie zunächst zwei oder drei Umdrehungen entgegen dem Uhrzeigersinn.

HINWEIS: Bei einigen Mountainbike-Modellen ermöglicht die abgesenkte Lage des Sattels eine bessere Beherrschbarkeit des Rades. Die Verringerung der Höhe des Sattels ist auch bei stark abschüssigen Abfahrten auf dem Mountainbike wünschenswert. Das Absolvieren längerer Touren mit einem Sattel in abgesenkter Position kann jedoch schmerzhafte Kniebeschwerden bewirken.

Nun können Sie den Sattel in der gewünschten Höhe einstellen.

- **Seien Sie vorsichtig und ziehen Sie die Sattelstütze nicht zu sehr heraus.** Die Markierung an der Sattelstütze muss stets im Sattelrohr verbleiben. Die Mindestlänge, in welcher die Sattelschütze in das Sattelrohr geschoben sein muss, beträgt das 2,5-fache ihres Durchmessers, z. B. muss eine Sattelstütze eines Durchmessers von 30 mm mindestens 75 mm in das Sattelrohr geschoben sein.
- Bei Alumaterialien (Rahmen, Sattelstütze) achten Sie darauf, dass der in den Rahmen eingeschobene Teil der Sattelstütze stets gut geschmiert ist.
- Im Falle von Carbon-Komponenten tragen Sie nie Schmierstoff direkt auf die Sattelstütze oder auf das Sattelrohr auf. Die Berührungsflächen müssen völlig trocken sein. Der Schmierstoff dringt in die Oberfläche der Carbon-Komponenten ein, verringert den Reibungskoeffizienten und mindert somit die Festigkeit der Verbindung der jeweiligen Komponenten. Im Falle der Notwendigkeit wenden Sie für solche Stellen eine spezielle Carbon-Montagepaste an.
- Sofern die Sattelstütze im Sattelrohr nicht bewegt werden kann, wenden Sie keine Gewalt an, sondern ersuchen Sie Ihren Händler um einen Rat. Richten Sie den Sattel parallel zum oberen Rahmenrohr aus.
- Durch das Festziehen der Halterung der Sattelstütze spannen Sie die Sattelstütze wieder fest ein. Für das Nachziehen werden

Sie keine große Kraft benötigen. Und wenn doch, dann bedeutet dies, dass die Größe der Sattelstütze nicht den Parametern des Rahmens entspricht.

HINWEIS: Fahren Sie nie auf einem Rad mit über den Anschlag, über das Maximum oder über die angeführte Markierung hinaus ausgezogener Sattelstütze. Die Sattelstütze kann brechen oder eine ernsthafte Beschädigung des Rahmens hervorrufen.

Haben Sie die Höhe des Sattels gemäß dem beschriebenen Verfahren eingestellt? Wenn ja, dürfte die Lage des Sattels Ihren Bedürfnissen voll entsprechen.

- Versuchen Sie, ob Sie in der Lage sind, das Fahrrad sicher auszubalancieren - setzen Sie sich in den Sattel und strecken Sie die Beine zur Erde. Sofern Ihnen dies nicht gelingt, senken Sie den Sattel ab, damit zumindest die Fußspitzen den Boden berühren. Die Einstellung des Sattels ist eine ziemlich individuelle Angelegenheit. Falls es Ihnen nicht gelingt, die optimale Einstellung zu finden, setzen Sie sich mit Ihrem Händler in Verbindung.

HINWEIS: Sofern Ihnen das Sitzen Probleme bereitet, z. B. „eingeschlafener" Schritt, kann der Satteltyp die Ursache sein. Ihr Händler hat ein vielfältiges Sortiment von Sätteln zur Verfügung und berät Sie gern mit der Auswahl.

INSTALLATION EINER CARBON-SATTELSTÜTZE

- Sattelstütze nie mit Schmierfett schmieren.
- Für eine richtige Montage ist nur eine spezielle FSA-Montagepaste (dynamic assembely paste) zu verwenden.

INSTALLATION DER BREMSSEILE FÜR MOUNTAINBIKES UND CROSSRÄDER.

Vorderes Bremsseil:

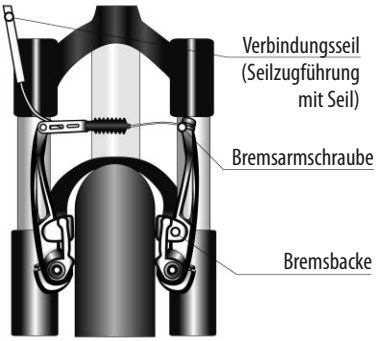
- Bremsseil-Nippel in die Aufnahme im linken Bremshebel einlegen.
- Seil durch den Seilzug und die Seilführung durchziehen, danach die Schraube des Bremsarms nachziehen
- Beide Bremsbacken so zusammendrücken, dass ein Spiel von 2 - 4 mm zwischen den Bremsklötzen und der Felge bleibt
- danach ist die das Seil befestigende Schraube des Bremsarms festzuziehen
- restliches Seil so abtrennen, dass ca. 40 mm übrig bleiben
- Schutzkappe auf das Seilende setzen und mit einer Zange zusammendrücken
- Seil-Schutzkappe mit einem Moment von 20 Nm zusammendrücken.

Hinteres Bremsseil:

- Der Vorgang ist ähnlich wie bei der Montage des vorderen Bremsseils. Für die hintere Bremse dient der rechte Bremshebel.

EINSTELLUNG V-BRAKE BREMSEN

- Felgenbremsen erfordern eine gelegentliche Einstellung, da sich die Seile strecken und die Bremsgummis abnützen. Bremsklötze sollten in einem Abstand von 2–4 mm von der Felge eingestellt werden. Gewöhnlich wird die Hinterradbremse auf die rechte und die Vorderradbremse auf die linke Lenkerbügelseite montiert.
- Zu einer besseren Bremseinstellung ist der Einstellzylinder mit Sicherungsmutter zu lösen. Um die Bremsklötze der Felge näher zu stellen, ist der Einstellzylinder nach außen zu drehen. Falls sich die Bremsgummis an der Felge scheuern, ist der Einstellzylinder nach innen zu drehen. Prüfen Sie die Bremseinstellung.
- Bremsklötze dürfen nie den Reifen berühren. Dadurch wird sein Durchscheuern vermieden.



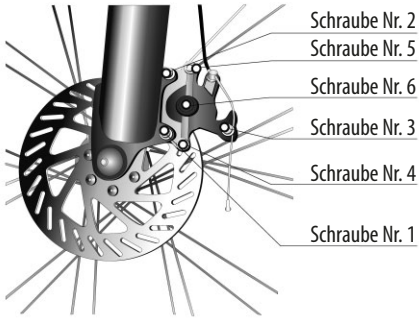
Hinweis: der linke Bremshebel ist für die Vorderradbremse und der rechte Bremshebel ist für die Hinterradbremse bestimmt. Falls die Hinterradbremse als Rücktrittbremse ausgeführt ist, ist der Bremshebel der Vorderradbremse auf der linken Seite positioniert.

Auf die Bremshebel achten – diese dürfen sich nicht bis zum Lenkergriff drücken lassen, da sie in diesem Falle unwirksam werden. Dann ist deren Nachstellung mittels der Bremsseile erforderlich.

SCHEIBENBREMSE

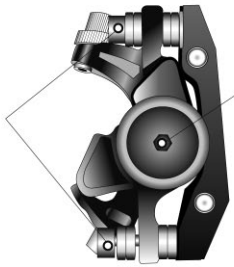
- Die Schrauben Nr. 1 und 2 halten das Segment im Schloss (Gabel)
- Die Schraube Nr. 3 dient der Befestigung des Bremsseils
- Die Schrauben Nr. 4 und 5 sind Einstellungsschrauben zur Arretierung des Bremssegments gegenüber der Scheibe
- Die Schraube Nr. 6 dient der Abstandseinstellung des Bremsklotzes von der Scheibe

Hinweis: Die Wirksamkeit der Bremsen lässt sich ebenfalls mit der Stellschraube am Bremshebel einstellen!



Scheibenbremse hinten

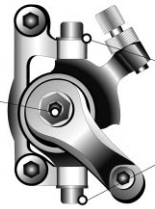
Einstellung der Neigung des Bremssattels zur Bremsscheibe



Stellschraube zur Spieleinstellung zwischen der Bremsscheibe und dem Bremsbelag

Scheibenbremse vorne

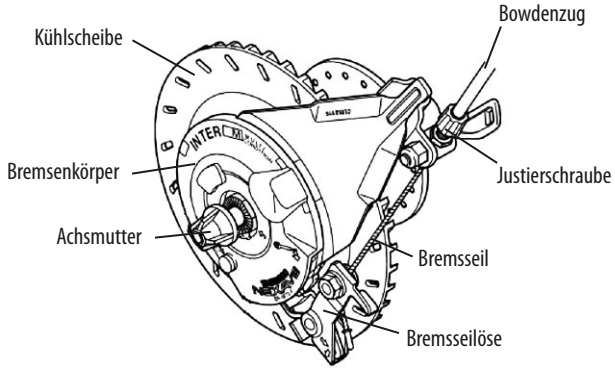
Stellschraube zur Spieleinstellung zwischen der Bremsscheibe und dem Bremsbelag



Einstellung der Neigung des Bremssattels zur Bremsscheibe

ROLLENBREMSE

Rollenbremsen werden an City Fahrrädern verbaut. Diese Bremsen benötigen fast keine Justierung. Bei Bedarf verwenden Sie zu der Justierung eine Justierschraube und verändern so leicht die Bremsseillänge. Um die Bremse zu lösen, drehen Sie die Justierschraube gegen den Uhrzeigersinn. Um das Bremsseil zu spannen, drehen Sie die Justierschraube im Uhrzeigersinn. Versichern Sie sich, dass das Rad frei drehbar ist (beim losgelassenen Bremshebel). Wenn die Drehzahl verlangsamt wird, verlängern Sie durch Drehen der Justierschraube im Uhrzeigersinn leicht das Bremsseil.



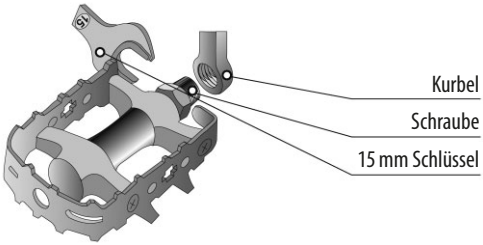
BREMSHEBEL

Die Bremshebel dienen der Betätigung der Bremsen. Cityräder oder Trekkingräder verfügen in der Regel über am Lenker montierte Bremshebel. Sie sollten so angebracht werden, dass sie ohne größere Anstrengung bedienbar sind. Die Bremshebel sollten für Ihre Hände gut erreichbar sein. Die Bremshebelposition ist sowohl horizontal als auch vertikal einstellbar.

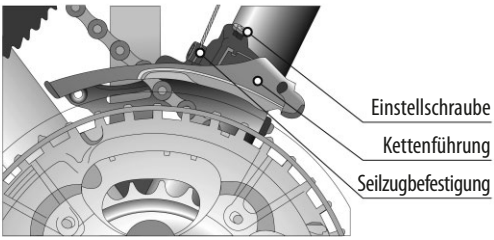
WICHTIG: Die Funktionsfähigkeit Ihrer Bremsen ist sehr wichtig. Deshalb sollten Sie sich mit dem Bremssystem noch vor Ihrer ersten Fahrt genau auseinander setzen. Vor jeder Fahrt sind die Bremsen sorgfältig zu überprüfen! Bitte beachten Sie, dass bei City- und Trekkingrädern die VORDERRADBREMSE oft mit dem RECHTEN Bremshebel betätigt wird und die HINTERRADBREMSE mit dem LINKEN Bremshebel (bei Mountainbikes und Crossrädern ist es meist umgekehrt).

INSTALLATION DES PEDALS

- Die Pedale sind an der Achs-Frontseite mit „R" und „L" bezeichnet.
- Pedalschrauben nicht schmieren. - Das mit „R" bezeichnete Pedal durch Rechtsdrehen einschrauben (Kettenblätter-Seite). - Das mit „L" bezeichnete Pedal durch Linksdrehen in den linken Pedalarm einschrauben.
- Jedes Pedal ist mit dem Schlüssel Nr. 15 festzuziehen.
- Nach ca. 50 km sind beide Pedale wieder nachzuziehen.



FUNKTION DES SCHALTWERKS UND DES UMWERFERS



Das Schaltsystem Ihres Fahrrades ändert durch die Kettenbewegung von einem Zahnrad zum anderen das Übersetzungsverhältnis. Gänge nur vorwärtstretend schalten. Die reibungslosesten Bewegungen werden beim leichten Treten erreicht. Das Schaltsystem ist mit zwei Schalthebeln auf dem Lenkerbügel ausgestattet. Der rechte Hebel steuert die Bewegung der Kette über 6–7–8 oder 9 hintere Kettenräder. Bei Vorwärtsbewegung des Hebels bewegt sich die Kette vom kleinsten Rad (schwerste Übersetzung) zu größeren Rädern (leichtere Übersetzung). Der linke Hebel steuert die Kettenbewegung über drei Kettenblätter. Durch die Vorwärtsbewegung des linken Hebels verschiebt sich die Kette vom kleineren Kettenblatt auf ein größeres. Sie werden bald lernen welche Positionen für welche Betriebsbedingungen zu nutzen sind. Nur durch Übung werden Sie es gut lernen. Versuchen Sie nicht unter großem Druck auf Pedale zu schalten. Treten Sie niemals rückwärts, wenn Sie schalten. Die Kette könnte fallen.
Empfehlung: Übersetzungskombinationen, bei welchen es zu einer extremen Kettenkreuzung kommt, sollen nicht verwendet werden. Der gesamte Übersetzungsmechanismus leidet darunter.

UMWERFER

- Die Kettenführung muss mit Kettenblättern in einer Linie sein und 1–3 mm über den Zähnen des größten Ketteblatts stehen.
- Prüfen Sie, ob das Schaltungsseil nicht zu locker ist, wenn der Umwerferhebel (links) in der Position hinten ist. Durch Lösung der Schraube mit Seilanker, Einziehen des Seils mit einer Zange und wiederholtes Festziehen der Schraube lässt sich eventuelles Spiel eliminieren.
- Falls die Kette vom größten Kettenblatt zur rechten Kurbel hin fällt, ist die obere Stellschraube des Umwerfers mit einer oder zwei Umdrehungen anzudrehen. Testen Sie die Schaltfunktion und stellen eventuell wieder nach, falls nötig.

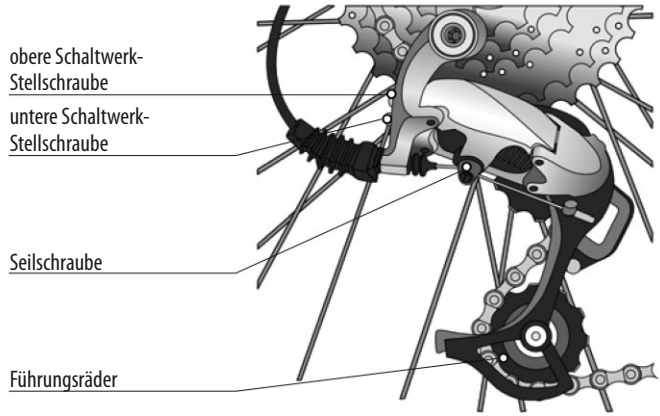
SCHALTWERK

- Heben Sie das Hinterrad an. Ziehen sie den rechten Hebel zurück, während Sie die Kurbel drehen. Die Kette sollte auf dem kleinsten Rad eingestellt sein. Falls dies nicht erfolge, drehen Sie den Pedalarm weiter und lösen Sie die obere Schaltwerk-Stellschraube, bis die Kette auf das kleinste Kettenrad fällt.
- Während Sie die Kurbel drehen, bewegen Sie den Hebel ganz nach vorne, bis die Kette auf das zweitkleinste Kettenrad springt. Ziehen Sie den rechten Hebel zurück, die Kette sollte sich auf das kleinste Kettenrad leicht verschieben. - Ziehen sie den Hebel ganz nach vorne, während Sie die Kurbel drehen. Die Kette sollte auf dem größten Rad eingestellt sein. Falls dies nicht erfolge, drehen Sie die Kurbel weiter und drehen an der unteren Schaltwerk-Stellschraube, bis die Kette auf das größte Kettenrad springt.
- Während Sie die Kurbel drehen, bewegen Sie den Hebel etwas zurück, bis die Kette auf das zweitgrößte Kettenrad springt. Ziehen Sie den Hebel ganz nach vorne, die Kette sollte sich glatt auf das größte Kettenrad verschieben.

HINWEIS: Für Räder mit Index-Schaltsystem – siehe vom Hersteller empfohlene Einstellung.

SEILZUGVERSTELLUNG

- Das Seil kann dehnen und zum unkorrekten Schalten führen. Die Seildehnung ist bemerkbar, wenn das Seil ganz lose ist (wenn die Schalthebel ganz zurückgezogen sind). Die Dehnung wird eliminiert, indem die Seilsicherungsschraube gelöst, am Seil fest gezogen und die Seilsicherungsschraube wieder festgezogen wird.



LAGEREINSTELLUNG

Ihr Mountainbike hat vier Lagersätze, die Einstellung und Schmierung erfordern:

1) Steuerkopflager
2) Innenlager
3) Radnabenlager
4) Pedallager

Lager sind häufig zu prüfen, insbesondere nach der Fahrt in einem anspruchsvollen Gelände. Das Serviceintervall hängt von der Anzahl der gefahrenen Kilometer und den Fahrtbedingungen ab. Obwohl Lager effektiv abgedichtet sind, sind keine am Fahrrad verwendeten Lager ganz wasserdicht. Mit etwas Geschicklichkeit und entsprechendem Werkzeug sollten Sie imstande sein, Lager selbst zu schmieren und einzustellen.

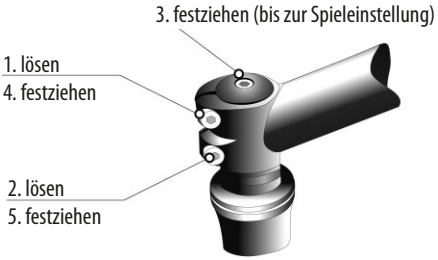
STEUERKOPFLAGER

- Vorderrad zur Kontrolle der Einstellung ausbauen. Die Gabel sollte Gabel frei drehen können, darf jedoch kein Spiel aufweisen.
- Falls Lager Einstellung erfordern, ist die Sicherungsmutter mit zwei Seitenschlüsseln zu lösen. Einstellbaren Kranz nachziehen oder lösen. Mit Sicherungsmutter befestigen und prüfen.

- Zum Nachschmieren der Lager ist der Lenker zu demontieren. Sicherungsmutter und einstellbaren Kranz abnehmen. Gabel aus dem Rahmen ziehen und zwei Kugelringe abnehmen. Schmierstoff aus allen Teilen reinigen und Lagerbahnen auf Abnutzung und Rost prüfen. Alle Teile wieder schmieren, vor allem die Ringdichtung ist richtig zu bestreichen. Einen Kugelring auf die Gabel installieren. Gabel wieder in den Rahmen einlegen. Überzeugen Sie sich, dass der Ring am Boden des stationären Kranzes liegt. Den zweiten Kugelring auf die stationäre Kegelrolle installieren. Schrauben Sie den einstellbaren Kranz ein, solang noch Spiel vorhanden ist. Sicherungsmutter festschrauben.

NACHZIEHEN DES AHEAD-STEUERKOPFES

- Stirn- und Seitenschrauben im Vorbau und die Lenkkopfschraube lösen. Auf das Radgabelrohr schieben
- der Lenkerbügel steht senkrecht zum Vorderrad
- Schraube im Vorbau-Lenkkopf und alle Vorbauschrauben festziehen
- prüfen Sie das Nachziehen, indem Sie das Vorderrad zwischen Ihren Beinen halten und versuchen den Lenkerbügel zu drehen.



NABEN

- Schnellspannmechanismus abnehmen.
- Achssicherungsmutter, Federring, und Kegel aus einer Achsseite herausschrauben. Achse aus dem Nabenkern frei herausziehen und Kugellager herausnehmen.
- Kugelbahnen auf Beschädigung oder Korrosion kontrollieren (ev. auswechseln).
- Nabengehäuse nachschmieren und Lager einlegen.
- Achse zurück setzen. Kegel aufschrauben, bis er die Kugellager berührt. Federring und Sicherungsmutter zurückgeben. Achse drehen. Sie sollte sich ohne Spiel oder Scheuern bewegen. Falls erforderlich, wieder einstellen, danach ist die Sicherungsmutter nachzuziehen. Schnellspannmechanismus montieren.

SCHNELLSPANNVORRICHTUNGEN

Obwohl die Schnellspanner einen sehr einfachen Mechanismus haben, ist ihre unkorrekte Verwendung eine häufige Unfallursache. Vergewissern Sie sich, dass die Spannhebel beider Schnellspanner auf die der Kette gegenüberliegende Seite gerichtet sind.

Sicheres Einspannen der Komponenten:

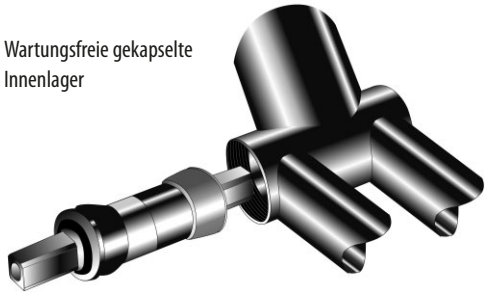
- Öffnen Sie den Hebel des Schnellspanners. Auf dem Hebel sollte die Aufschrift „Open" (Geöffnet) zu lesen sein. Sofern Sie die Schnellspannvorrichtung schließen wollen, ziehen sie den Hebel zurück. Auf der Außenseite des Hebels ist die Aufschrift „Close" (Geschlossen) zu lesen. Zu Beginn bis ungefähr zur Hälfte des Spannprozesses dürfte sich der Hebel leicht bewegen, ohne Befestigung des Rades.
- Im Verlaufe der zweiten Hälfte kann die für das Bewegen des Hebels erforderliche Kraft wesentlich ansteigen. Zum Ende der Hebelbewegung ist bereits ein sehr hoher Widerstand des Hebels zu überwinden. Daher verwenden Sie den Daumen, während Sie sich mit den Fingern an einem der unbeweglichen Teile wie z. B. an der Gabel oder am Hinterbau, jedoch nicht an an der Bremsscheibe oder an Spitzen, festklammern. In der Endposition sollte der Hebel parallel zum Rad stehen und seitlich nicht hervorstehen. Der Hebel sollte nahe zum Rahmen angezogen sein, damit er sich zufallsbedingt nicht öffnet.
- Zur Kontrolle, ob der Hebel sicher angezogen ist, versuchen Sie, ihn in geschlossenem Zustand herumzudrehen. Drücken Sie auf das Ende des Hebels, als ob sie mit ihm einen Kreis beschreiben wollten. Sofern Sie den Hebel etwas drehen können, ist das Rad nicht sicher eingespannt. Öffnen Sie erneut den Hebel und drehen Sie die Anziehmutter um eine halbe Drehung zur Erhöhung des vorläufigen Zuges.
- Schließen Sie den Hebel und prüfen Sie erneut, ob er hält. Wenn Sie den Hebel nicht mehr drehen können, ist das Rad korrekt eingespannt.
- Abschließend heben Sie das Rad so an, dass sich die Räder wenige Zentimeter über dem Boden befinden, und stoßen Sie leicht den Reifen an. Sofern das Rad korrekt eingespannt ist, bleibt es in der Gabel fest sitzen.

HINWEIS: Schnellspanner, die nicht richtig geschlossen sind, können das Lockern der Spannkomponenten und einen Unfall zur Folge haben.
Falls Ihr Fahrrad mit einer festen Achse ausgestattet ist, vergessen Sie nicht, die entsprechenden, seitens des Herstellers der Gabel und der Räder gelieferten Gebrauchsanleitungen zu lesen. Die erforderlichen Informationen erhalten Sie auch bei Ihrem Händler.

INNENLAGER

Ihr Fahrrad ist mit einem gekapselten Innenlager versehen; von Zeit zu Zeit ist zu prüfen, ob kein Spiel entstand.
Dieser Innenlager-Typ ist wartungsfrei.
Hinweis: Die feste Schale hat ein Gewinde.

Wartungsfreie gekapselte Innenlager



PEDALE

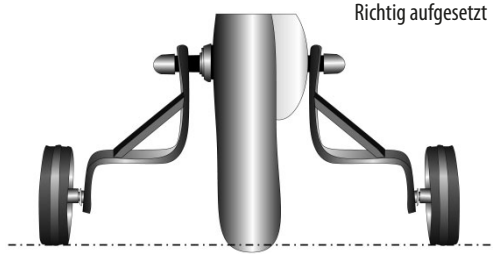
- Jedes Pedal drehen und prüfen, ob es nicht scheuert oder Geräusche macht. Die Pedallager erfordern nur selten Wartung, aber falls es erforderlich ist, lesen Sie weiter.
- Pedale aus der Kubel herausschrauben, Schutzkappe, Sicherungsmutter und Dichtung abnehmen. Kegel herausschrauben und Schraube aus dem Pedalkern herausziehen. Schmierstoff aus allen Teilen reinigen und diese auf Beschädigung prüfen.
- Lagerkränze schmieren und die gleiche Kugelanzahl auf jede Seite zurückgeben. Kegel auf die Schraube zurückschrauben, Schraube drehen, bis die Kegelrolle auf Kugeln aufl iegt. Schlüsseldichtung und Sicherungsmutter zurückgeben. Auf Spiel und Scheuern überprüfen. Kegelrolle anpassen und Sicherungsmutter festziehen, Pedale und Kurbel montieren.

KINDERFAHRRÄDER

Kinderfahrräder werden entsprechend der europäischen Norm EN ISO 8098 für Fahrräder produziert, die eine maximale Sitzhöhe von mehr als 435 mm und weniger als 635 mm aufweisen.

Kinderfahrräder sind ausschließlich zum Einsatz auf Spielplätzen und geschlossenen Flächen bestimmt, und zwar nur unter Aufsicht der Eltern oder eines Bewahrers. Falls Sie das Kind während des Radfahrens unbeaufsichtigt lassen, kann es zu einer schweren oder tödlichen Verletzung kommen.

Richtig aufgesetzt



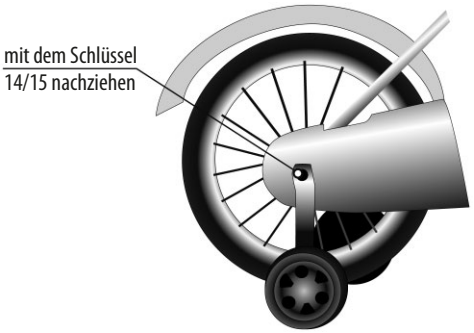
KIND NIE UNBEAUFSICHTIGT LASSEN!!!

Wir empfehlen nachdrücklich immer einen zugelassenen Schutzhelm zu verwenden. Die Empfohlene Belastung des Kinderrades beträgt höchstens 25 kg einschließlich Gepäck. Vor der ersten Fahrt ist einer richtigen Einstellung Ihres neuen Fahrrads Aufmerksamkeit zu widmen.

Die Sitzhöhe ist so einzustellen, dass das Kind den Lenkerbügel bequem erreicht und nicht zu sehr aufgerichtet ist oder auf dem Fahrrad wiederum „liegt". Der Lenkerbügel darf jedoch nie über die Strichmarke herausgeschoben sein (Strichmarke und Schriftzug STOP oder MAX). Dem Kind ist eingehend zu erläutern, dass das Fahrrad eine Rücktrittbremse enthält. Der Vorderrad-Bremshebel ist auf der rechten Lenkerseite positioniert. Fahren Sie niemals nur mit der Vorderradbremse.

SPEZIELLE AUSSTATTUNG VON KINDERFAHRRÄDERN

Das Kinderfahrrad ist vom Hersteller mit Stabilisierungs- (Balanz-) Rädern ausgestattet. Diese Stabilisierungsräder dienen einer einfacheren Fahrt Ihres Kindes. Die Räder gleichen das Ungleichgewicht des jungen Radfahrers aus und helfen ihm das Fahrrad besser und einfacher zu beherrschen lernen. Der junge Radfahrer kann sich mehr dem Radfahren widmen und zu bremsen lernen. Die Stabilisierungsräder sind auf locker gewordene Schrauben, die die Stützen am Fahrrad befestigen, zu kontrollieren – ob die Räder an den Stützen ausreichend befestigt sind. Nicht festgezogene Schrauben können eine unrichtige Funktion der Stabilisierungsräder verursachen. Sie können sich lösen, was zum Absturz und einer möglichen Verletzung oder sogar dem Tod führen kann.



Das Fahrrad ist wegen einer einfacheren und besseren Bremsung für kleine Radfahrer mit einer Rücktrittbremse ausgestattet. Für weitere Nutzung des Fahrrades ist es erforderlich, dem Kind das Bremsen beizubringen. Widmen Sie daher dem Unterricht genügend Zeit – bis Sie sich sicher sein können, dass Ihr Kind das Fahrrad sicher anhalten kann. Durch die Bewegung der Beine und der Pedalarme im Uhrzeigersinn wird das Fahrrad in Vorwärtsrichtung in Bewegung gebracht. Um anzuhalten, sind die Pedalarme in umgekehrter Richtung, d.h. entgegen dem Uhrzeigersinn durchzutreten. Dadurch wird die Fahrt allmählich blockiert und das gesamte Fahrrad zum Stillstand gebracht.

FEDERGABEL

Falls Sie eine vollkommene Funktion der Federgabel erhalten wollen, ist eine regelmäßige Wartung vor allem der Reibflächen zwischen dem Innen- und dem Außenrohr erforderlich. Der den Zutritt von Schmutz zu Reibflächen verhindernde Schutzbalg darf nicht beschädigt sein und muss die gesamte Reibfläche schützen. Zum Säubern der Gabel ist eine feine Bürste mit warmem Seifenwasser zu verwenden. Hinweis: Beim Säubern darf kein Wasser zwischen das Gabelinnen- und außenrohr gelangen. Eben Schmutz und Wasser wirken sich auf die Komponenten im Gabelinneren negativ aus.

GABELSCHMIERUNG

In der neuen Federgabel ist die Federung mit einer Schmierstoffschicht versehen. Diese Schmierstoffschicht ist ständig zu erhalten. Die Gabel ist stets nach Fahrten in feuchter Umgebung (Schlamm, nasser Sand, Regen) zu schmieren. Falls Sie keine Erfahrung mit der Instandhaltung und Reparaturen von Gabeln haben, beauftragen Sie eine Fachwerkstatt mit dem Service.

GEFEDERTER RAHMEN

Instandhaltung: - nach der Fahrt im schlammigen Gelände sind alle beweglichen Rahmenteile zu reinigen – dadurch wird deren Lebensdauer verlängert. Alle 150 km sind einzelne Rahmenkomponenten zu prüfen. Verschlissene Komponenten sind auszuwechseln, damit der Rahmen allein nicht beschädigt wird. Vergessen Sie nicht das Nachziehen der Schrauben einzelner Komponenten zu prüfen und Gleitlager der Federbeine zu schmieren.

SCHMIERUNG

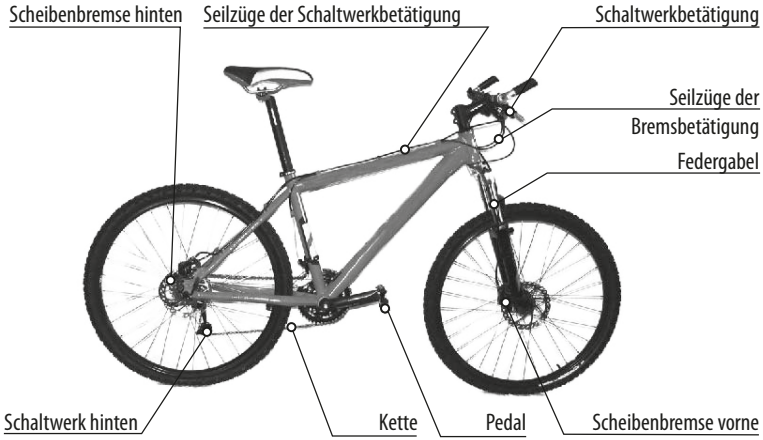
Ihr Fahrrad verfügt über viele bewegliche Teile, die ständig Witterungseinflüßen ausgesetzt sind. Die Reinigung und Schmierung dieser Komponenten verlängert ihre Lebensdauer.
Die nachfolgenden Komponenten sind regelmäßig zu schmieren:

- Kette
- Umwerfer
- Schaltwerk
- Seilzüge der Schaltwerkbetätigung
- Bremsbacken, Seilzüge und Bremsbetätigung
- Federgabel
- Federbein

GARANTIE – ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

1) **Die Firma BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o.**, gewährt auf ihre Produkte eine Garantie in dem im Garantieschein aufgeführten Umfang.
2) D**ie Firma BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o.**, wird sämtliche auf Material-, Verarbeitungs-, Konstruktions- und Montagefehler zurückzuführende Fehler, die während der Garantiezeit entstanden sind, auf eigene Kosten reparieren. Die Garantie bezieht sich nicht auf Beschädigungen, die die Folge von Unfällen, Rahmen- oder Fahrradüberlastung durch extreme Belastung, unrichtiger Anwendung, Bedienung oder Instandhaltung im Widerspruch zu den Herstellervorgaben in der Bedienungsanleitung, falscher Lagerung oder unsachgemäß durchgeführter Reparatur sind.
3) Das Produkt wird dem Verbraucher durch den Händler in einem einwandfreien und fahrbereiten Zustand übergeben.
4) Die Garantie ist unverzüglich geltend zu machen. Die Garantiereparatur wird durch Reparaturwerkstätten in einer Frist von 30 Tagen durchgeführt. Um die Reparaturausführungszeit wird die Garantiezeit verlängert.

Der Hersteller haftet für keinen Schaden, der durch einen Fehler entstand, der in der Zeit der Markteinführung des Produkts nicht existierte oder später entstand, und gleichzeitig haftet er für keinen Schaden, den der Beschädigte oder eine Person, für die der Beschädigte verantwortlich ist, durch ihre Handlung oder Unterlassung verursachte. Unter dieser Handlung oder Unterlassung ist vor allem die Nichteinhaltung der in dieser Bedienungsanleitung aufgeführten Grundsätze gemeint.



GEWÄHRLEISTUNG IN EINZELNEN KONKRETEN FÄLLEN

Rahmem und feste Vorderradgabel – die Garantie bezieht sich auf Materialmängel, Materialverbindungen und Durchrostung. Bei Beschädigungen, die durch einen Unfall oder eine unsachgemäße Reparatur verursacht wurden, kann keine Garantie geltend gemacht werden. Verformungen von Rahmen, vordere und hintere Endteile oder seitlich, sind immer durch Überlastung oder einen Unfall verursacht.

Lenkung – Die Garantie bezieht sich auf Materialfehler. Verformung des Vorbau-Schaftes bei Herausschieben über die Max.-Marke hinaus wird nicht anerkannt.

Innenlager – In die Garantie gehen Materialfehler und Fehler der Materialwärmebehandlung ein. Eine gewöhnliche Spieleinstellung ist nicht Gegenstand der Garantiereparaturen; ebenfalls werden verformte oder ausgerissene Komponentengewinde und beschädigte Kurbel-Vierkante nicht anerkannt.

Pedale – Die Garantie bezieht sich auf Materialfehler. Auf verbogene Pedalachsen oder ein aus der Kurbel ausgerissenes Pedal kann keine Garantie geltend gemacht werden.

Reifen – Garantie wird auf Fertigungsfehler (krummer Reifen u.ä.) gewährt. Auf einen durch Bremsklötze durchgescheuerten Reifen, seine Abnutzung durch Fahrt oder Durchbremsung bezieht sich keine Garantie.

Räder – Zur gewöhnlichen Garantie gehören Materialfehler (gebrochene Felge, Nabe, Ritzel, Achse, Speichen - innerhalb von 30 Tagen) einschließlich der Fehler der Oberflächenbehandlung.

Bremsen, Schaltwerk, Umwerfer – In die Garantie gehen Materialfehler ein. Auf die Einstellung bezieht sich keine Garantie. Durch Lagerung, Manipulation und Fahrt ändert sich die Einstellung teilweise und das Nachstellen gehört zu der üblichen Instandhaltung.

Sattel, Sattelstütze – Materialfehler werden anerkannt, die Beurteilung erfolgt aus der Sicht der Funktionserfüllung. Die durch die Verschiebung des Sattels in der Sattelstütze entstandenen Rillen können nicht beanstandet werden.

Kette – Gegenstand der Garantie sind Materialfehler oder Kettenriss. Die Garantie erstreckt sich nicht auf den gewöhnlichen Verschleiß oder Funktionsminderung durch unterlassene Instandhaltung.

Rückstrahler – abgebrochene oder zerschlagene Rückstrahler sind nicht Gegenstand der Garantie.

Gefederter Rahmen – die Garantie bezieht sich auf Materialmängel, Schweißverbindungen und einzelne bewegliche Teile. Grundsätzlich kann keine Garantie auf Beschädigungen geltend gemacht werden, die entstanden sind durch:

- **einen Unfall**
- **eine sportliche Rennaktivität**
- **eine Überlastung unter extremen Bedingungen (anspruchsvolle Geländeabfahrten, Fahrt in Wasser und auf Schnee)**
- **Ausstellung den Bewitterungseinflüssen (Regen, Sonne, Lagerung in feuchter Umgebung)**
- **unsachgemäße Reparatur**
- **die Fahrt von zwei Personen gleichzeitig**
- **eine gewaltsame Beschädigung**
- **Sprünge im Wasser**
- **ungenügende Instandhaltung**

Die Garantie bezieht sich aber nicht auf bewegliche Teile des Mechanismus, falls diese nicht richtig angezogen waren und das Fahrrad trotzdem verwendet wurde. Diese Teile verschleißen durch die Verwendung, und daher ist deren regelmäßige Instandhaltung erforderlich.

Hinweis: Falls Sie keine Erfahrung mit der Reparatur von gefederten Rahmen haben, vertrauen Sie den Service einem qualifizierten Mechaniker an.

Denn jeder Absturz kann Ihr Leben oder Ihre Gesundheit gefährden oder an Ihrem Fahrrad oder Dritten einen Schaden verursachen. Diese Warnung sollte während der Fahrt mit dem Fahrrad nie vernachlässigt werden.

WICHTIGER HINWEIS

Beanstandungen beziehen sich nicht auf die gewöhnliche Wartung des Fahrrads:

1. Lose Kurbeln auf der Achse des Innenlagers (nicht angezogene Innenlager-Schrauben)
2. Spiel im Lenkkopf (nicht angezogene Lenkkopf-Sicherungsmuttern)
3. unrichtige Funktion der Bremsen (in Folge der Benutzung und des nachfolgenden Bremsschuh-Verschleißes, durch Dehnung der Bremsseile)
4. fallende Kette (verursacht durch eine fehlerhafte Gangschaltung, nachfolgendes Kreuzen der Kette und Fallen oder Scheuern an anderen Zahnrädern)
5. unrichtiger Lauf des Schaltwerks oder des Umwerfers (Dehnung der Schaltseile und nachfolgende ungenügende Wartung)
6. Spiel in vorderer und hinterer Nabe (nicht angezogene Konen in den Naben)

GARANTIESCHEIN

GARANTIE AUF DEN RAHMEN UND KOMPONENTEN - 24 Monate auf den Rahmen - 24 Monate auf Komponenten

ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Die Firma BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o., bestätigt, dass das Fahrrad des aufgeführten Typs und der Herstellnummer den Staatsnormen und technischen Normen entspricht. Auf dieses Fahrrad wird Garantie ab dem Tage des Verkaufs an den Endverbraucher gewährt. Um die Reparaturausführungszeit wird die Garantiezeit verlängert. Die Firma wird in dieser Zeit sämtliche auftretende Fehler auf eigene Kosten reparieren, die auf Material-, Verarbeitungs-, Konstruktions- und Montagefehler zurückzuführen sind. Die Garantiereparatur wird durch die Firma in der durch entsprechende Vorschriften festgelegten Frist durchgeführt.

GEWÄHRLEISTUNGSBEDINGUNGEN

- das Produkt darf ausschließlich bestimmungsgemäß verwendet werden
- das Produkt muss entsprechend der Bedienungsanleitung ordnungsgemäß gelagert und gewartet werden
- bei Geltendmachung der Garantie muss ein ordnungsgemäß ausgefüllter Garantieschein vorgelegt werden, dass Fahrrad muss vollständig und gereinigt sein
- die Garantie unverzüglich bei dem Händler geltend zu machen, bei dem das Produkt gekauft wurde

DER ANSPRUCH AUS DER GARANTIE ERLISCHT

- falls festgestellt wurde, dass die Beschädigung des Produkts nicht durch einen Fehler des Herstellers, sondern des Benutzers entstand (Havarie, unsachgemäße Reparatur, falsche Lagerung u.ä.)
- durch nicht Geltendmachung des Garantieanspruchs in der Garantiefrist
- falls das Produkt nicht entsprechend der Bedienungsanleitung ordnungsgemäß verwendet und gewartet wurde
- falls kein ordnungsgemäß ausgefüllter Garantieschein bei der Geltendmachung des Garantieanspruchs vorgelegt wurde
- die Garantie bezieht sich nicht auf den gewöhnlichen Verschleiß einzelner Komponenten

Содержание:

Введение ... 108
Основная терминология велосипеда ... 109
Первых 150 км ... 112
Почему обкатка и почему именно 150 км? ... 112
На что обращать внимание при обкатке ... 113
Каким образом ездить в период обкатки? ... 113
Инструменты, без которых не обойтись ... 113

Основные инструкции ... 113

Инструкция по сборке ... 118
Рекомендуемые моменты затяжки велосипедных деталей ... 118
Регулировка велосипеда ... 120
Установка переднего колеса ... 120
Установка руля ... 120
Установка седла ... 121
Настройка положения и наклона седла ... 122
Настройка правильной высоты седла ... 122
Установка карбонового штыря ... 123
Установка тормозного тросика ... 123
Регулировка тормозов ... 123
Установка педали ... 125
Работа заднего и переднего переключателя скоростей ... 125
Передний переключатель скоростей ... 125
Задний переключатель скоростей ... 126
Настройка тросика ... 126
Установка подшипников ... 126
Рулевой набор ... 126
Подтяжка AHEAD рулевого набора ... 127
Втулки ... 127
Быстрозажимные соединения ... 127
Каретка ... 128
Педали ... 128
Детские велосипеды ... 128
Смазка ... 129

Гарантия – Общие принципы ... 130
Предоставление гарантии в отдельных конкретных случаях ... 130
Важные предупреждения ... 132
Гарантийный талон ... 132
Общие принципы ... 132
Гарантийные обязательства ... 132
Претензия по гарантии прекращается ... 132

Уважаемый покупатель!
Компания «BIKE FUN INTERNATIONAL» благодарит Вас за покупку ее изделия – велосипеда ROCK MACHINE, который оснащен компонентами именитых компаний. Горный велосипед предназначен для езды вне дорог и не предназначен для эксплуатации на дорогах общего пользования, если он не оснащен крыльями и освещением . Горные и городские велосипеды (City bike), которые оснащены крыльями и освещением, предназначены для эксплуатации на дорогах общего пользования. При пользовании велосипедами на общественных транспортных коммуникациях необходимо соблюдать соответствующие национальные юридические предписания (регламентирующие, например, использование освещения и стеклянных отражателей).
Велосипед можно использовать только в целях, для которых он был создан.
Для ухода за велосипедом Вам будет служить настоящая инструкция, которая содержит гарантийный паспорт и гарантийные обязательства.
Компания «BIKE FUN INTERNATIONAL», изготовитель Вашего нового велосипеда желает Вам много приятных и безопасных километров.

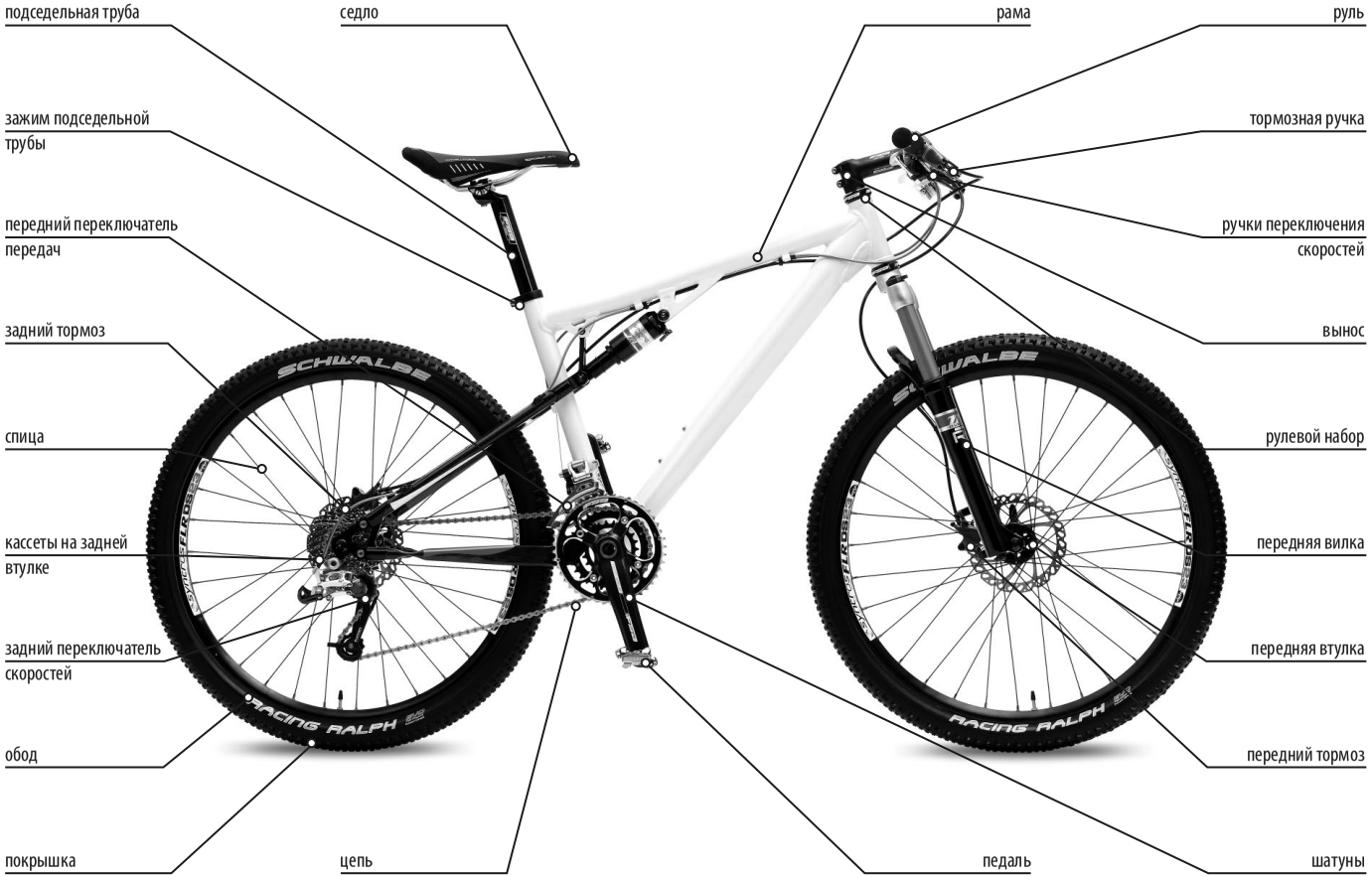
Продавец:
„BIKE FUN INTERNATIONAL“
Areál Tatry 1445/2
742 21 Kopřivnice, Чехия
тел.: +420 591 003 630
факс: +420 591 003 600
info@bikefunint.com
www.bikefunint.com

Изготовитель:
BIKE FUN International s.r.o
Areál Tatry 1445/2
742 21 Kopřivnice, Чехия

Импортер:
ИП Тарасенко А.В.
РФ, Пермь, Куйбышева, 115Б
тел.: +7 (342) 214-80-80
www.avtsport.ru

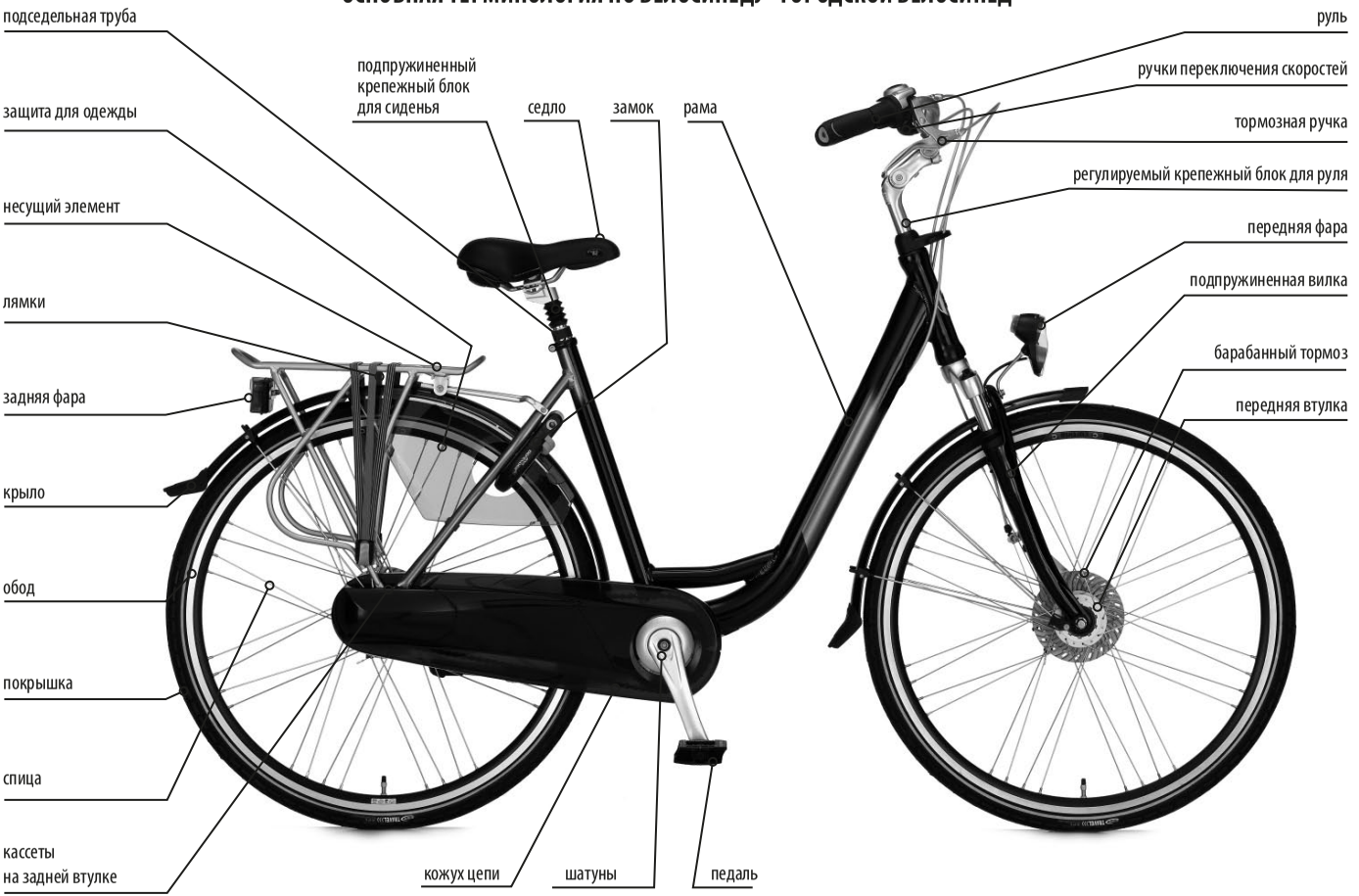
Общее предупреждение
Велоспорт требует соблюдение наибольшей осторожности. Для снижения рисков несчастных случаев необходим тщательный уход за велосипедом. Настоящее руководство содержит большое количество предупреждений и предостережений, касающихся последствий небрежного отношения к уходу или регулярному техническому контролю Вашего велосипеда. Многие из этих предупреждений гласят: «Если Вы теряете контроль, вы можете упасть». Так как в результате падения может произойти травма или даже смерть, никогда не забывайте об этих предупреждениях. При езде на велосипеде рекомендуем использовать защитный шлем и другую защитную экипировку.

ОСНОВНАЯ ТЕРМИНОЛОГИЯ ВЕЛОСИПЕДА

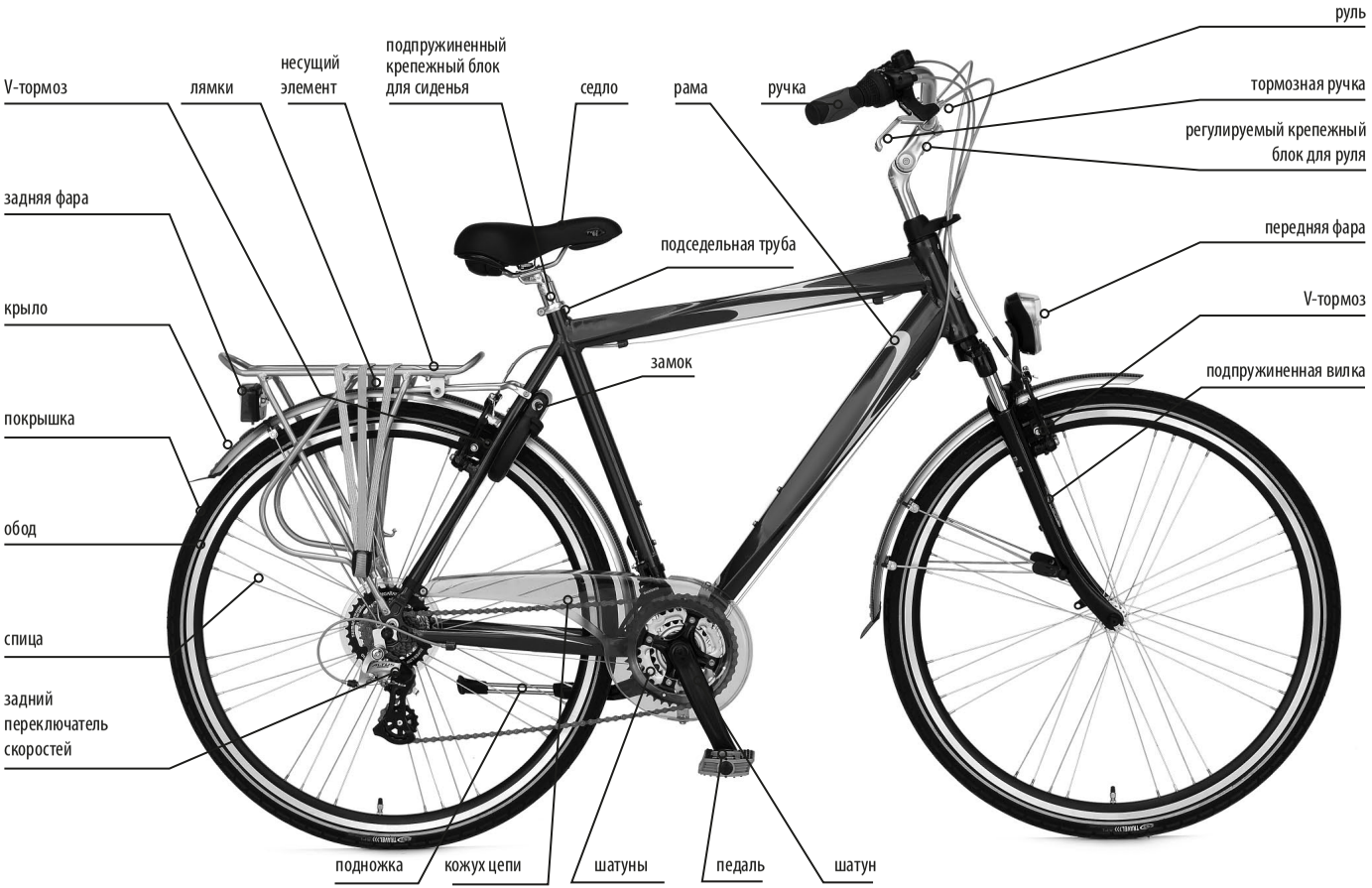


Примечание: Оснастка велосипеда меняется в зависимости от категории.

ОСНОВНАЯ ТЕРМИНОЛОГИЯ ПО ВЕЛОСИПЕДУ - ГОРОДСКОЙ ВЕЛОСИПЕД



ОСНОВНАЯ ТЕРМИНОЛОГИЯ ПО ВЕЛОСИПЕДУ - ТРЕКИНГОВЫЙ ВЕЛОСИПЕД



ОТДЕЛЬНЫЕ КАТЕГОРИИ ВЕЛОСИПЕДОВ И ИХ ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ:

Детские велосипеды ISO 8098: все детские велосипеды до размера колес 20" предназначены для использования на спортплощадках и закрытых территориях только под надзором родителей или ответственного лица. Рекомендуемая нагрузка велосипеда с размером колеса 20" не более 30 кг; размером 24" не более 45 кг.

MTB велосипеды ISO 4210-2: предназначены для спортивного катания вне дорог. Рекомендуемая нагрузка не более 100 кг.

Трековые и городские велосипеды ISO 4210-2: предназначены для эксплуатации на дорогах общего пользования с несложным рельефе местности в туристических целях. Рекомендуемая нагрузка не
больше 120 кг.

Если масса велосипедиста, включая багаж, больше, свяжитесь с вашим продавцом, который, в случае необходимости, произведет необходимую настройку велосипеда.

БАГАЖ

Существуют различные способы перевозки багажа на велосипеде. Ваш выбор будет прежде всего зависеть от веса и объема багажа, а также от велосипеда, которым вы собираетесь воспользоваться. Велосипедисты – как ездоки на горных велосипедах, так и велогонщики – как правило пользуются рюкзаком. По поводу подходящих багажников консультируйтесь с продавцом вашего велосипеда. По возможности закажите установку багажника у квалифицированного персонала магазина.

ПЕРЕВОЗКА ДЕТЕЙ

Детское сиденье крепится к раме велосипеда. Крепления часто предназначены для временного пользования, таким образом детское сиденье может быть прикреплено практически к любому велосипеду, оснащенному необходимыми принадлежностями.
Ознакомьтесь с предписаниями по транспортировке детей, действующими в вашей стране. С соответствующими вопросами обращайтесь к продавцу вашего велосипеда.
Присоединение детских колясок и тележек к велосипеду как правило запрещено.
По путям сообщения необходимо всегда ездить с большой осторожностью, соблюдая правила дорожного движения и не создавая угрозы ни для себя, ни для кого-либо другого.
Правила дорожного движения в различных регионах и странах могут быть различными.

ПЕРВЫЕ 150 км

Первые 150 км можно считать разминкой, в течении которой жизнь велосипедиста заполняется эмоциями и разнообразными впечатлениями от нового вида спорта, но в то же время происходит тест надежности и долговечности велосипеда.

ПОЧЕМУ ОБКАТКА И ПОЧЕМУ ИМЕННО 150 км?

Немножко теории никого не убьет. Все механизмы в ходе своей эксплуатации имеют свойство изнашиваться в зависимости от срока их эксплуатации. Механизмы в большей и меньшей степени ведут себя послушно согласно волнообразной кривой встречаемости поломок, у которой три принципиально отличающихся периода эксплуатации. Вначале количество поломок относительно невелико, затем приходит длинный период с их равномерной, не частой встречаемостью и, наконец, поломки начинают появляться все чаще.
Первым этапом является именно обкатка, которую можно обозначить как оптимальный период эксплуатации. Долгосрочная эксплуатация с минимальными отказами является вознаграждением за ваше бережное отношение и уход за велосипедом. В период повышенного контроля нужно смотреть на срок до осуществления первого гарантийного осмотра, определенного на основе опыта технического обслуживания. Исходным является также предположение, что за более дорогими, с большей нагрузкой велосипедами, их владельцы будут более тщательно следить. Не рассматривайте день первого ТО , как первый раз осмотра вашего вашего велосипеда. Постоянно следите за велосипедом и его деталями. Небрежное отношение не покроет даже пожизненная гарантия.

НА ЧТО ОБРАЩАТЬ ВНИМАНИЕ ПРИ ОБКАТКЕ?

Не смотря на то, что каждый велосипед проходит предпродажную подготовку, для надежной эксплуатации и процесса стабилизации отдельных частей необходимо время, т.к., все что движется и вращается, должно создать нужные площади соприкосновения. Со временем между соприкасающимися деталями возникают зазоры, а зафиксированные соединения имеют свойство терять прочность. Что это значит? Сначала педали могут работать с трудом, но с течением времени образуются зазоры. Аналогичная ситуация у подседельной трубы, которая изначально трудно устанавливается.
У дорогих компонентов с налаженными узлами, данная проблема в большинстве случаев решается разовой наладкой. Части со штампованными, часто некруглыми и мало твердыми площадями для шарикоподшипников трудно регулируются и достижение их долгосрочной оптимальной наладки практически невозможно. Внимательно следите за всеми местами крепежа и соединения деталей, небрежный уход за которыми может влиять на безопасность эксплуатации велосипеда.
Внимание! Если в ходе эксплуатации отдельные узлы или части велосипеда получили повреждения, немедленно замените их! Используйте исключительно оригинальные запчасти, купленные у фирменных авторизованных продавцов!

Рекомендуем отдавать Ваш велосипед для проверки в авторизованные сервисные мастерские как минимум один раз в год! В случае аварии настойчиво рекомендуем передать велосипед в официальный пункт авторизованного обслуживания.

1. Соединение шатуна с осью каретки

- Подтяжкой болта/гайки проверьте соединение шатуна с осью каретки, сначала перед каждой поездкой, потом время от времени, и всегда, когда из каретки слышны посторонние звуки или есть подозрение на возникновение зазора. На повреждения, возникшие при недостаточной затяжке болта шатуна, гарантийные обязательства не распространяются.

2. Затяжка педалей

- после каждой поездки нужно с помощью ключа № 15 проконтролировать, достаточно ли затянуты педали. На повреждения, возникшие при недостаточной затяжке педалей, гарантийные обязательства не распространяются.

3. Резьбовая рулевая

- перед каждой поездкой убедитесь в том, что контргайка резьбового соединения штока вилки затянута и постукиванием переднего колеса проверьте, не возник ли зазор, который может уничтожить чашки подшипников. На повреждения, возникшие при недостаточной затяжке рулевой, гарантийные обязательства не распространяются.

Интегрированная рулевая

- перед каждой ездой убедитесь в том, что затяжка шестигранного болта, размещенного наверху рулевой, достаточна и постукиванием переднего колеса проверьте, не возник ли зазор, который может уничтожить чашки подшипников. На повреждения, возникшие при недостаточной затяжке рулевой, гарантийные обязательства не распространяются.

4. Болты выноса

- время от времени нужно подтягивать все болтовые соединения выноса – плохо закрепленный руль очень опасен для езды.

5. Тормоза

- перед каждой поездкой нажмите на обе тормозные ручки и визуально проконтролируйте, равномерно ли тормозные колодки переднего и заднего тормозов прикасаются к ободу – далее см. Основные инструкции.

КАКИМ ОБРАЗОМ ЕЗДИТЬ В ПЕРИОД ОБКАТКИ?

Особенно внимательно! Не катайтесь быстро, избегайте экстремальные спуски на сложных участках местности.
Вы можете позволить себе это только после преодоления чувства неуверенности и получения достаточных навыков в управлении Вашим новым велосипедом. На первых километрах приобретайте опыт, наблюдайте за велосипедом и следите за тем, чтобы все фиксированные соединения были надежно затянуты. Всегда берите с собой инструменты и следите за Вашим новым велосипедом.
С помощью регулировочного болта переключателя скорости, в большинстве случаев на пол оборота или один оборот, возможно восстановить правильную настройку. У переднего переключателя регулировку осуществляют с помощью установочного болта на переключении скоростей, но иногда причиной является слишком или мало натянутый тросик и тягу нужно отрегулировать. Случается, что при неправильном положении направляющая зацепляется о цепь или даже снижается возможность переключения скоростей. Передний переключатель должен быть параллельным

с преобразователями и на правильной высоте. Регулировка представляет собой не только нужное, а необходимое условие правильной эксплуатации велосипеда. Если цепь не в порядке, привод не может правильно работать. Жесткое звено – это снижение проходимости цепи через направляющую, его неправильное зацепление за зубья звезды и особенно у наименьших это проявится выстреливанием или перескакиванием. Также и сухая цепь своим механическим сопротивлением затрудняет езду и существенно замедляет процесс переключения скоростей. Для смазки предпочитайте жидкие масла с тефлоном и высокой способностью проникать внутрь (напр. GT 85) или специальные смазки для цепей (Castrol). Излишнее масло после смазки цепи необходимо стереть. Уделяйте внимание цепи с начала до конца ее технической жизни. В случае использования неисправной цепи, вы будете вынуждены менять кассету, а также переключатели. (Но это ни в коем случае не случится в течение первых 150 км).

ИНСТРУМЕНТЫ, БЕЗ КОТОРЫХ НЕ ОБОЙТИСЬ

- шестигранные ключи 8, 6, 5, 4, 3, 2
- тонкие односторонние ключи 17, 14, 13
- крестовая отвертка малая и большая
- монтажные рычаги
- односторонние ключи 15, 10 (2x), 9, 8
- ключи к рулевой 40, 36, 34 (2 в зависимости от требуемого размера)
- набор для ремонта велокамеры
- велосипедный насос

Расширенное оборудование

- клепальщик цепи HG
- съемник для шатуна
- приспособление для ослабления кассеты 2
- измеритель износа цепи и звездочек
- съемники или специальные ключи для кассет
- глухой гаечный ключ 14 (15) мм (с соответствующим односторонним ключом)
- центровочный инструмент

Многие ремонтно-восстановительные работы требуют специальных знаний и инструментов. Никогда не начинайте какие либо работы с велосипедом, если у вас есть малейшие сомнение в вашей способности грамотно завершить их. Небрежный уход может поставить под угрозу Вашу жизнь или здоровье, привести к повреждению велосипеда или третьих лиц.

ОСНОВНЫЕ ИНСТРУКЦИИ

Предупреждение: велосипед снабжен множеством подвижных компонентов (сложная колесная передача, переключатель, цепь и т.п.), при пользовании которыми возникает риск захвата конечности, волос или части одежды. Поэтому проявляйте особую осторожность не только при обычном пользовании велосипедом, но и при его техническом обслуживании.

Срок службы велосипеда и его компонентов ограничен, а материалы, из которых они изготовлены, со временем подвергаются усталости. Если срок определенного компонента заканчивается, он может внезапно дать сбой в работе, став причиной серьезной травмы или даже смерти велосипедиста. При появлении каких-либо сигналов, свидетельствующих об окончании срока службы определенного компонента, его необходимо немедленно заменить.

Авария может стать причиной преждевременного окончания срока службы определенных компонентов велосипеда. Они могут неожиданно отказать и стать причиной потери контроля над управлением велосипедом, могут поставить под угрозу ваше здоровье и жизнь, а также причинить ущерб вашему велосипеду или другим лицам.

Погнувшиеся детали, прежде всего изготовленные из алюминия, могут совершенно неожиданно сломаться. Эти детали нельзя ремонтировать или выправлять, потому что все также остается риск их поломки. Особенно это касается вилки, руля, кронштейна крепления руля, рычагов и педалей. Если в отношении данных деталей у вас имеются сомнения, самое безопасное решение – заменить их. Обратитесь для этого к продавцу вашего велосипеда.

Если ваш велосипед карбоновыми компонентами, то после аварии совершенно необходим его осмотр квалифицированным специалистом у продавца велосипеда. Карбон – чрезвычайно прочный и долговечный материал, отличающийся низким весом. Благодаря этим свойствам карбон годится для изготовления высококачественных деталей. Однако карбон вместе с этим хрупкий, а в случае аварии у него появляется тенденция ломаться в месте изгиба. Если карбоновая деталь подвергается какому-либо сильному удару или чрезмерной нагрузке, ее повреждение не обязательно должно быть заметным. Однако это не означает, что деталь не повреждена. То есть повреждение внутренних карбоновых волокон не обязательно должно проявится в виде изменений поверхности материала.

Поэтому использовать карбоновые детали после сильного удара по ним или после чрезмерной нагрузки на них – дело очень опасное.

Поврежденные карбоновые компоненты могут неожиданно лопнуть и стать причиной травмы велосипедиста.
Если карбоновая рама, вилка или какой-либо другой компонент вашего велосипеда начинают издавать щелкающие звуки или на них появились вмятины, деформация, изменился их цвет, появились царапины или бороздки, ни в коем случае не пользуйтесь вашим велосипедом до замены поврежденной детали! Немедленно свяжитесь с продавцом вашего велосипеда и проконсультируйтесь у него по поводу возникшей ситуации.
На карбоновые компоненты никогда не должна воздействовать высокая температура, которая необходима, например, при напылении порошкового покрытия или при обжиге лака. Такая температура может повредить компонент. Также избегайте хранения велосипеда в автомобиле, если на велосипед попадает интенсивный солнечный свет. Кроме того, не храните велосипед вблизи источников теплового излучения.

Передняя вилка:

Согнутые или поврежденные вилки должны быть заменены, никогда их не ремонтируйте.

Переднее колесо:

Колесо должно быть вставлено в переднюю вилку и как следует затянуто контргайками. Втулка уплотнена от влаги и загрязнений, но ее нужно периодически контролировать, особенно после езды в сложной местности (сложный рельеф местности в данном руководстве означает пыльные, грязные, с выбоинами места и т.д.). При повороте руля колесо должно свободно вращаться с очень малым трением или зазором.
Езда с плохо настроенным эксцентриком может вызвать колебание или выпадание колеса, которые могут повредить велосипед и привести к серьезным травмам или смерти. Это может поставить под угрозу Вашу жизнь, здоровье или привести к повреждению велосипеда или третьих лиц.

Поэтому необходимо:
1) Попросить вашего продавца, чтобы он вам показал конкретные приемы безопасного закрепления и снятия колеса.
2) Понять и применять правильный метод зажима колеса с помощью эксцентрика.
3) Перед каждой поездкой убедитесь, если колесо надежно закреплено. Удаление или повреждение эксцентрика может вызвать колебание и может стать причиной недействительности гарантии и привести к серьезным травмам или смерти. Неправильная настройка эксцентрика может вызвать вибрации и может стать причиной недействительности гарантии и привести к важным травмам или смерти.
4) Перед каждой поездкой убедитесь, что обод не изношен, это может угрожать жизни или здоровью или привести к повреждению велосипеда или третьих лиц.

Заднее колесо:

Колесо должно быть вставлено в заднюю вилку и как следует затянуто контргайками. Втулка уплотнена от влаги и загрязнений, но ее нужно периодически контролировать, особенно после поездок в сложной местности. Колесо должно при ручном повороте свободно вращаться с незначительным трением или зазором. Езда с плохо настроенными (не затянутыми) эксцентриками может вызвать колебания или выпадение колеса, которые могут нанести ущерб велосипеду или третьим лицам.

Поэтому необходимо:
1) Попросить вашего продавца, чтобы он вам показал конкретные приемы безопасного закрепления и снятия колеса.
2) Понять и применять правильные методы зажима колеса с помощью эксцентрика.
3) Перед каждой поездкой убедиться, что колесо надежно закреплено.

Удаление или повреждение быстрозажимного механизма может вызвать колебания или выпадение колеса, которые могут нанести ущерб велосипеду или третьим лицам.

Обод:

Используйте только неповрежденные и правильно центрированные обода.
Регулярно проверяйте их состояние и степень их износа.

Степень износа
а) Системы безопасности – на износ обода указывает глубина продольной линии в тормозной площади. Если ее глубина минимальная, не используйте обод и обратитесь к своему продавцу для его замены.
б) RDA система – об износе или повреждение обода можно судить по цветной жидкости, вытекающей из полости обода.

В таком случае не используйте обод и обратитесь к вашему продавцу и потребуйте его замену.

Каретка

Регулярно контролируйте каретку, всегда после езды по сложной местности. Вал должен свободно поворачиваться без бокового зазора. Защитное кольцо должно быть подтянутым и подшипники хорошо смазаны.

Руль:

Настройте его для своего максимального комфорта и затяните достаточно все болты выноса в месте прохождения руля через вынос.

Обозначение минимального вытяжения не должно быть видно над рулевой. Повреждение ручки руля может стать причиной потери контроля и падения. Вынутая рукоятка руля может стать угрозой для Вашей жизни или здоровья, или нанести ущерб Вашему велосипеду или третьим лицам. Рекомендуем подтягивать болты укрепления руля на момент 7 Нм. Если Ваш руль оснащен надставкой (рогами), рекомендуем затягивать ее на момент 7 Нм.

Задний и передний переключатели:

Следите за их правильной регулировкой. Переключайте скорость только тогда, когда крутите педали и во время подъема пытайтесь облегчить ноги при переключении (снизить напряжение на цепь), избегайте ударов на задний переключатель. Если у Вас плохо настроенный передний или задний переключатель, никогда не переключайте на наименьшую или наибольшую шестерню. Это может заблокировать цепь и в последствии привести к потере контроля и падению.

Цепь:

- Периодически контролируйте натяжение цепи и в случае необходимости замените ее (после пробега около 1000 км).
- Смазывайте ее и очищайте жидким маслом, излишки смазки стирайте тряпкой.
- Срок службы цепи может варьировать в зависимости от марки цепи и от условий эксплуатации.

Цепь рекомендуется заменять в специализированных сервисных центрах.
Для односкоростного велосипеда нужно соблюдать достаточное натяжение цепи. Если цепь ослабится, необходимо ее опять натянуть. Цепь натягивайте ослаблением гайки заднего колеса и тягой колеса наружу. Затягивайте гайку заднего колеса до конца.
Городские велосипеды, как правило, оборудованы кожухом для цепи. Этот кожух защищает цепь от грязи и дождевой воды, а велосипедиста - от смазки на цепи. Регулярно проверяйте степень натяжения цепи. Откройте кожух цепи и проверьте ее натяжение. Если при нажиме на цепь (между передней и задней цепными звездочками) она перемещается (по направлению вверх или вниз) примерно на 10 мм, ее натяжение оптимально. Если цепь перемещается более чем на 10 мм, ее натяжение недостаточно и ее необходимо натянуть. Отпустите гайки на заднем колесе и переместите колесо назад. После этого снова затяните гайки.

У трекинговых велосипедов кожух цепи по большей части открыт, он защищает велосипедиста от смазки на цепи.

Камеры и покрышки:

Держите камеры накачанными с правильным давлением, которое обычно обозначено на боковой стороне покрышки. Используйте ручной или ножной велосипедный насос. Проверьте, что покрышки размещены в ободе надлежащим образом.
Никогда не повышайте давление в камере. Из-за чрезмерного давления покрышка может выйти за обод колеса, что может стать причиной повреждения велосипеда и травмы велосипедиста, или прохожих, или лиц, находящихся поблизости. Никогда не используйте воздушные шланги на станциях технического обслуживания для накачки Вашего велосипеда

Шатуны и педали:

Время от времени смазывайте педали, особенно после езды на сложном рельефе. Не пытайтесь выпрямить возможный изгиб шатунов или передних звезд. После первой поездки подтяните болты шатунов, проверьте передние звезды и оси педалей. Никогда не продолжайте езду, если ослаблены шатуны или педели. На повреждения, возникшие при

недостаточной затяжке шатунов и педалей, гарантийные обязательства не распространяются.

Туклипсы:

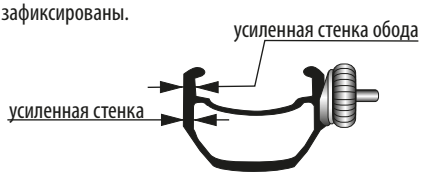
Использование туклипсов связано со значительным мастерством. Используйте туклипсы для тренировки только вне опасных и оживленных дорог. Не затягивайте туклипсы, пока вы не уверены в их использовании. Контактные педали можно использовать только в сочетании со специально адаптированной обувью, которая плотно прикрепляется к педали. Езда требует глубоких знания использования контактных педалей, в противном случае в ходе езды отвлекается внимание и это приводит к потере контроля и падению. Использование контактных педалей тренируйте только вне опасных и оживленных дорог.

Тормозная система:

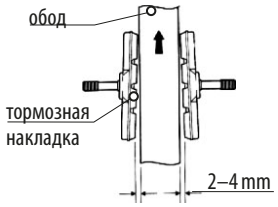
Предупреждение: Для моделей с тормозами типа V-brake или ободными тормозами тормозная площадь обода износится. Поэтому нужно уделять внимание износу обода и тормозной колодки. На наших моделях велосипедов Вы найдете два вида маркировки износа обода.

а) черная линия индикатора на тормозной поверхности – если в результате износа линия оборвана или стерта, немедленно замените данный обод.

б) Маркировочная системы SCR – после износа в боковой части обода тормозная площадь деформируется и полость обода повреждается. При езде на велосипед ощущается большое биение, но покрышки остаются надежно зафиксированы.



рекомендуемый износ тормозной площади 0,35 мм



Тормозную колодку удерживайте в расстоянии 2–4 мм от обода с небольшим наклоном согласно рисунку. Проверяйте их износ и в случае необходимости, замените их. Очистите масло или загрязнение, находящееся на ободе и на тормозных колодках.

Очень важна точная регулировка тормозов в отношении к диапазону движения тормозной ручки так, чтобы тормозная сила была полностью использована в объеме данного диапазона. Если не достигается максимальный тормозной эффект в пределах объема движения тормозной ручки, вы можете потерять контроль, что может поставить под угрозу Вашу жизнь или здоровье или нанести ущерб Вашему велосипеду или третьему лицу.

Предупреждение: Езда в сырую погоду гораздо труднее, чем в сухую. Снижается эффективность тормозов и велосипедист должен ехать с большим вниманием.

Тросики управления:

Как следует натяните тросики. Периодически их контролируйте, не оставляйте их свободными и если они изношены, замените их. Ни в коем случае не делайте на тросике петли. Чтобы избежать роспуск конца тросика, применяйте алюминиевые наконечники.

Настройка седла:

Высоту и угол наклона установите так, чтобы вам было удобно. Не вытягивайте подседельную трубу выше метки минимальной длины ее нахождения в раме велосипеда.

Если подседельная труба вытянута больше метки, она может сломаться и впоследствии можно потерять контроль и упасть. После любой манипуляции с седлом проверьте, правильно ли вы его закрепили, в противном случае седло может быть сломанно или Вы можете потерять контроль и упасть. Периодически

осуществляйте проверку и убедитесь, что седло правильно закреплено.
Езда с неправильно затянутой подседельной трубой может дать седлу возможность поворота или движения, которые могут привести к потере контроля и падению.

Поэтому:

1) **Попросите продавца сообщить вам точные методы и способы крепления подседельной трубы.**
2) **Поймите и применяйте правила фиксации подседельной трубы.**
3) **Перед каждой поездкой в первую очередь проверьте надежность крепления подседельной трубы.**

Фары и отражатели:

Фары и отражатели должны быть установлены на передней вилке, на задней стороне педали и на спицах колес. В случае повреждения их следует немедленно заменить.

Езда в сумерках, после наступления темноты и в условиях плохой видимости, без надлежащего освещения и отражателей, опасна и может привести к серьезным травмам или смерти.

Рама:

Периодически проверяйте возможное повреждение краски около соединения труб. Таким способом могут быть обнаружены изгиб или поломка рамы.

Немедленно замените сломанную или поврежденную раму, потому что при ее использовании возникает большая опасность травмы или сметри.

Рулевая:

Убедитесь в том, что контргайка крепко затянута, вилка должна свободно поворачиваться. Периодически подтягивайте гайки и болты. Проверяйте целостность всех частей и следите за правильной сборкой всех частей при периодической сборке рулевой.

Неправильная настройка рулевой может оказывать влияние на способность управления и быть причиной потери контроля и падения. Отдайте Ваш велосипед продавцу для настройки рулевой специалистом.

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Рекомендуемые моменты затяжки для велосипедных деталей

Все моменты затяжки приведены в единицах **Ньютон-метр [Нм].** В случае любых неясностей обратитесь к Вашему продавцу.	
Часть	момент затяжки [Нм]
– переплет, втулка, кассета –	
Кассета	30–45
Затяжка гаек на оси втулки рамы (не действует для быстрозажимных типов)	29–40
Кольцо обгонной муфты	34–45
– рулевой набор, руль, седло, подседельная труба –	
Болт выноса для рулевой с резьбой	19–30
Фиксирующий болт выноса (для AHEAD рулевой)	6–9
Вынос – подтяжка руля 4 болтами	9–12
MTB – рога	6–12
Подтяжка седла в подседельной трубе	2 болта 17–19 1 болт 24–30

Часть	момент затяжки [Нм]
Подседельная труба – затяжка в раме. ВНИМАНИЕ: подседельная труба требует только минимальную подтяжку, чтобы не скользнула в раму или не поворачивалась в раме. Слишком большая затяжка может повредить подседельную трубу и раму.	5–7
– шатуны, каретка, педаль –	
Педаль в шатуне	35–40
Shimano® Octalink XTR (M15 thread) (HE!! Hollowtech II)	40–49
Shimano® Hollowtech II чашки рулевой (2004 XTR, XT, Dura-Ace)	34–50
Shimano® Hollowtech II чашки рулевой (2004 XTR, Dura-Ace, XT)	10–15
Shimano® Hollowtech II левая сторона регулировочный болт	0,5–0,7
Дотяжка к оси шатуна (в том числе квадратные оси, и тип ISIS)	34–45
Каретка в кожухе	40–50
– переключатель скоростей, передний переключатель, манетки –	
STI манетки на руль	5,5–8
Поворотное переключение/манетки	„Revo“ shifter 5,6–7,9
FD обойма (передний переключатель)	5,0-6,8
FD обойма (передний переключатель) Карбоновые рамы	1,2–2
FD дотяжка тросика	4,5-6,8
RD дотяжка к раме (задний переключатель)	8–10
RD дотяжка тросика	3,4
RD дотяжка ролика заднего переключателя	3,4–4
– тормозная система –	
Тормозные колодки (шоссейные)	7,9–10
Тормозные колодки MTB	5,6-6,8
Тормозные накладки – резьбовые	5,6–6,8
Тормозные накладки – безрезьбовые	7,9–9
Тормозные колодки MTB – укрепление тросика	5,6–7,9
Тормозные колодки шоссейное укрепление тросика	5,6–7,9
Тормозные рычаги – тип MTB	5,6–7,9
Тормозные рычаги STI, ERGO	5,6–7,9
– тормоза дисковые –	
Диск ротор на втулке	Hayes® 5,6
Гидравлическая тормозная колодка/рама	5,6–7,9
Гидравлический шланг/рычаг/колодка	4,5–6,8

Пересчет на другие меры:

дюйм-фунт.= Ft=-LB. × 12 дюйм-фунт. = Нм x8,851 × Нм дюйм-фунт. = Кгф -см / 1,15

РЕГУЛИРОВКА ВЕЛОСИПЕДА В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ПОТРЕБНОСТЕЙ ВЕЛОСИПЕДИСТА

Ваш рост – решающий параметр при определении надлежащего размера нужной вам рамы. Следите прежде всего за достатком места между ногами, чтобы при быстром соскакивании с сиденья не получить травмы.

Выбор конкретной модели уже в значительной мере предопределяет посадку при езде на велосипеде. Путем подборки некоторых компонентов велосипед можно приспособить к пропорциям вашего тела. Это касается прежде всего подседельного штыря, кронштейна руля и тормозных рукояток.

Все действия, описанные в настоящей главе, требуют опыта, надлежащего инструмента, определенной сноровки и квалификации. Вам самим лучше ограничиться настройкой положения седла, проведение остальных операций рекомендуем поручить квалифицированному персоналу. Если вы не довольны настройкой своего велосипеда, посадкой на нем или каким-либо его компонентом, обратитесь к своему продавцу.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Уделяйте особое внимание затягиванию резьбовых соединений. Соблюдайте предписанные моменты затягивания, поскольку слишком отпущенные или слишком затянутые болты могут повредить подседельный штырь. Пользуйтесь тарированным гаечным ключом и никогда не превышайте разрешенный момент затягивания.

УСТАНОВКА ПЕРЕДНЕГО КОЛЕСА

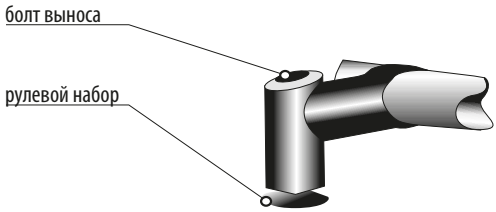
- Вставить эксцентрик (гайка).
- Установить колесо в вилку.
- Переместить рычаг эксцентрика на 90 градусов от оси колеса и плавно затянуть гайку.
- Переверните эксцентрик в закрытое положение (это должно быть сделано путем нажатия пальцем).
- **ВНИМАНИЕ: Убедитесь, что колесо заблокировано в механизме эксцентрика или крепко зажато гайками.**

УСТАНОВКА РУЛЯ

- Ослабить винт, пока не освободится конус. Вставьте его в трубу передней вилки, не выше линии минимального положения!
- Отрегулируйте руль перпендикулярно к переднему колесу.
- Перед затяжкой внимательно изучить установленные крутящие моменты в установке карбонового руля в выносе.
- Проверьте затяжку, держа переднее колесо между Вашими ногами, и попробуйте поворачивать рулем.

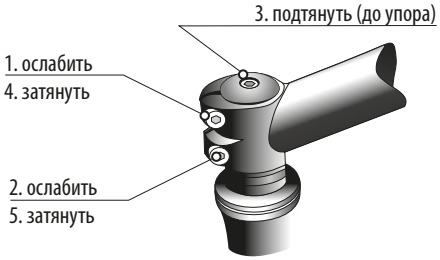
УСТАНОВКА РЕЗБОВОГО ВЫНОСА В ВИЛКУ

- Ослабить винт в выносе пока не освободилтся конус. Вставьте его в вилку трубы, минимально по линии минимального положения!
- Отрегулируйте руль перпендикулярно к переднему колесу.
- Крепко затяните болт выноса.
- Проверьте подтяжку, держа переднее колесо между Вашими ногами, и попробуйте поворачивать рулем.
- **ВНИМАНИЕ: Никогда не устанавливайте руль выше метки с указанием макс. или стоп**



УСТАНОВКА В „AHEAD“ ВЫНОС НА ВИЛКЕ

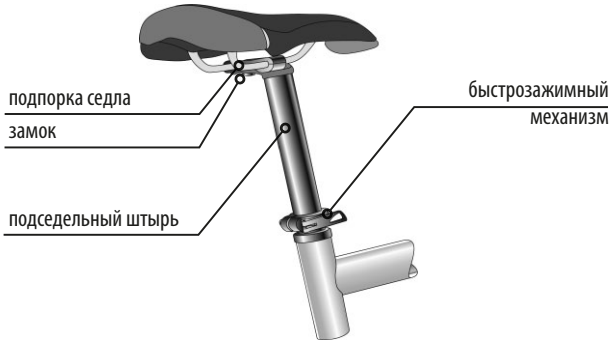
- Ослабьте передние и боковые болты выноса и болт рулевой. Наденьте его на трубу передней вилки.
- Отрегулируйте руль перпендикулярно к переднему колесу.
- Крепко затяните болт рулевой в выносе и все болты выноса.
- Проверьте затяжку, держа переднее колесо между Вашими ногами, и попробуйте поворачивать рулем.
- **ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Болты выноса рекомендуем затянут до момента 7 Нм. Следите, чтобы не перетянуть болты. Вынос может повредиться.**



УСТАНОВКА СЕДЛА

- Смажьте подседельный штырь и вставьте его в раму, но не выше линии минимального положения. Зафиксируйте его с помощью эксцентрика или болта. Перед затяжкой внимательно изучите указанные моменты затяжки.
- Отрегулируйте угол седла горизонтально с шайбой. Затяните замок седла.
- Попробуйте повернуть седлом, чтобы проверить затяжку.

ПРИМЕЧАНИЕ: Седло можно приспособить в близкое или отдаленное положение от руля. Это можно сделать перемещением седла в рельсах и закреплением замка подседельного штыря или крепкой затяжкой гайки. Внимание: Никогда не высовывайте подседельный штырь выше метки указывающей максимум или стоп.



НАСТРОЙКА ПОЛОЖЕНИЯ И НАКЛОНА СЕДЛА

Ваша посадка на велосипеде, а также связанные с ней комфорт езды и сила вращения педалей частично зависят от расстояния между седлом и рулем. Это расстояние можно также частично менять путем перемещения полозьев седла в зажиме подседельного штыря.

- Для правильного нажима на педали вам необходимо установить седло в горизонтальном положении. Если вы наклоните его вперед, то переместите центр тяжести ближе к рулю и ваш вес в большей степени будет воздействовать на руки. Также необходимо иметь в виду, что вы будете сползать с седла.
- Головки новых типов подседельных штырей таким образом определяют как наклон, так и вертикальное положение седла, они закрепляются болтом с внутренним шестигранником.

Некоторые подседельные штыри для более точной настройки наклона снабжены двумя болтами. Другие типы снабжены так называемым седельным зажимным болтом – сквозной шпилькой с резьбой, на которую по обеим сторонам навинчены две гайки.

- Отпустите один или оба болта в верхней части подседельного штыря. Поверните болты против часовой стрелки максимум на два или три оборота – в противном случае они могут выпасть. Переместите седло по необходимости вперед или назад. Для перемещения седла по нему можно слегка ударить.
- Перед затягиванием болтов седла убедитесь в его горизонтальном положении.
  Проверьте также правильность закрепления подседельного штыря – возьмитесь за седло с обоих концов и попробуйте его повернуть. Если вам это не удается, то все в порядке.

Предупреждение: Не забывайте о том, что резьбовые соединения должны быть затянуты с определенным моментом силы. Несоблюдение этой величины может вести к нежелательному опусканию подседельного штыря или к его повреждению. Предписанные величины вы найдете прямо на седле или в соответствующих руководствах пользователя. Полозья седла закрепляйте в седельном зажиме только на их ровном участке, чтобы седло не высвободилось из зажима!

НАСТРОЙКА ПРАВИЛЬНОЙ ВЫСОТЫ СЕДЛА

Правильная высота седла обеспечивает вам максимальную эффективность и комфорт при вращении педалей. При нажатии на педаль в ее нижней точке у вас не должно быть возможности выпрямить ногу, в противном случае вращение вами педалей будет неуклюжим. Высоту седла вы можете настроить следующим простым способом. Лучше всего это получится у вас в ботинках с плоской подошвой.

- Сядьте на седло и поставьте одну пятку на педаль в ее самой нижней точке. В этой позиции нога должна быть полностью вытянута, а бедра не должны отклоняться назад.
- Для настройки высоты седла отпустите зажимной болт или рычаг быстрозажимного механизма подседельного штыря (перед этим необходимо прочесть главу «Быстрозажимные соединения»). Для отпускания болта используйте соответствующий инструмент, для начала поверните болт на два или три оборота против часовой стрелки.

Предупреждение: У некоторых моделей горных велосипедов низко установленное седло способствует лучшему управлению велосипедом. Седло горного велосипеда также рекомендуется опустить при крутых спусках. Однако длительные поездки на низко установленном седле могут стать причиной болезненных ощущений в коленях.

Теперь седло можно установить на требуемой высоте.

- **Будьте внимательны и не поднимайте подседельный штырь слишком сильно.** Значок на подседельном штыре должен всегда оставаться внутри подседельной трубы. Минимальная длина, на которую подседельный штырь должен быть вставлен в подседельную трубу, составляет 2,5-кратную величину ее диаметра – например, подседельный штырь диаметром 30 мм должен быть вставлен в подседельную трубу как минимум на 75 мм.
- У алюминиевых материалов (рама, подседельный штырь) следите за тем, чтобы вставленная в раму часть подседельной трубы была всегда хорошо промазана.
- При наличии карбоновых компонентов никогда не наносите смазку непосредственно на подседельный штырь или на подседельную трубу. Соприкасающиеся поверхности должны быть полностью сухими. Масло проникает в верхние слои карбоновых компонентов, снижает коэффициент трения, таким образом значительно снижая прочность соединения данных компонентов. При необходимости на такие места наносите специальную карбоновую монтажную пасту.
- Если подседельный штырь и подседельная труба не двигаются, не прикладывайте чрезмерные усилия – лучше попросите совета у своего продавца. Установите седло параллельно верхней трубе рамы.

• Снова надежно закрепите подседельный штырь, затянув седельную обойму. Для достаточного затягивания вам не требуется большая сила. Если вам приходится ее применять, то это означает, что размер подседельного штыря не соответствует параметрам рамы.

Предупреждение: Никогда не ездите на велосипеде с подседельным штырем, выдвинутым выше упора, т.е. выше максимума, или выше специальной метки. Подседельный штырь может в этом случае сломаться или серьезно повредить раму.

Вам удалось настроить высоту седла согласно данным инструкциям? Если да, то положение седла вас должно полностью устраивать.

• Попробуйте безопасно балансировать на велосипеде – сядьте на седло и поставьте ноги на землю. Если у вас это не получается, опустите седло так, чтобы поставить на землю хотя бы носок ноги. Настройка седла в значительной степени индивидуальна. Если вам не удается найти для него подходящее положение, свяжитесь с вашим продавцом.

Предупреждение: Если посадка вызывает какие-либо проблемы – например, онемение в паху – причиной может быть тип седла. Ваш продавец располагает широким ассортиментом седел и охотно посоветует при выборе подходящего типа.

УСТАНОВКА КАРБОНОВОГО ШТЫРЯ

• Никогда не смазывайте сидение смазкой.
• Для правильной установки, используйте только специальную монтажную пасту FSA (dynamic assembely paste).

УСТАНОВКА ТОРМОЗНЫХ ТРОСИКОВ ДЛЯ ГОРНЫХ И КРОССОВЫХ ВЕЛОСИПЕДОВ

Передний тормозной тросик:

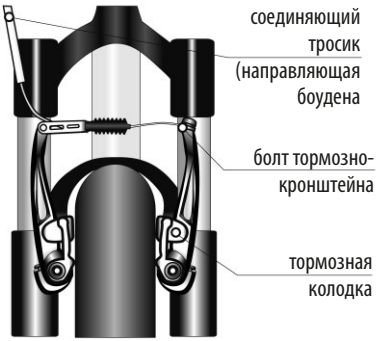
• Установите наконечник тросика в захват в левой тормозной ручке.
• Проденьте тросик через направляющую боудена, затем затяните болт консоли тормоза.
• Прижмите обе колодки так, чтобы между тормозными колодками и ободом был зазор 2-4 мм.
• Затем затяните болт тормозной консоли придерживающей тросик.
• Отрежьте свисающий тросик так, чтобы осталось примерно 40 мм.
• Установите защитный колпачок на конце тросика и зажмите плоскогубцами.
• Защитный колпачок тросиков сожмите с моментом 20 Нм.

Задний тормозной тросик:

• Способ подобный способу сборки переднего тормозного тросика. Для заднего тормоза служит правый тормозной рычаг.

РЕГУЛИРОВКИ ТОРМОЗОВ (V-BRAKE ТОРМОЗА)

• Ободные тормоза требуют время от времени настройки, так как тросики и тормозные колодки изнашиваются. Тормозные колодки должны быть на расстоянии 2-4 мм от обода. Обыкновенно задний тормозной рычаг устанавливается на правую, а передний - на левую сторону руля.
• Для лучшей регулировки тормозов ослабьте подвижной ролик с контргайкой. Чтобы приблизить тормозные колодки ближе к ободу, выкручивайте подвижной ролик. Если тормозные колодки касаются обода, закручивайте подвижной ролик внутрь. Проверьте регулировку тормозов.
• Тормозные колодки не должны прикасаться к покрышке. Таким образом вы избежите стирания покрышки.



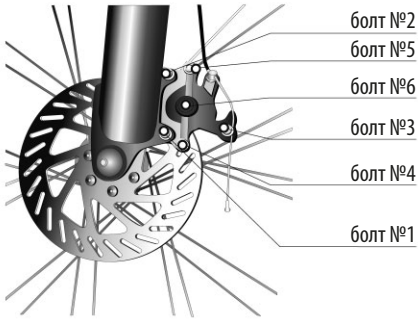
Предупреждение: левый тормозной рычаг это передний тормоз, а правый тормозной рычаг это задний тормоз. Если задний тормоз ножной, перенесите тормозной рычаг переднего тормоза на левую сторону.

Следите за тормозными ручками, они не должны касаться руля и быть настроены с помощью тормозных тросиков.

ДИСКОВОЙ ТОРМОЗ

- болты №1 и 2 крепят адаптер к вилке
- болт №3 служит для крепления тормозного тросика
- болты №4 и 5 регулировочные для установки тормозного адаптера по отношению к ротору
- болт №6 служит для регулировки расстояния тормозной колодки по отношению к ротору

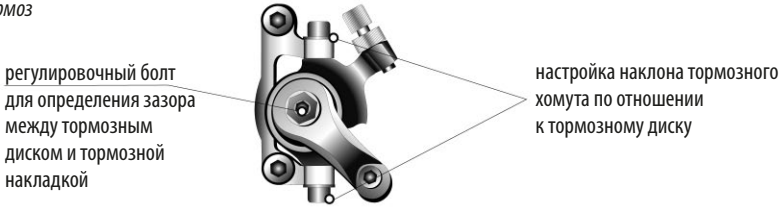
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Эффективность тормозов можно настроить также с помощью регулировочного болта на тормозном рычаге



задний дисковой тормоз

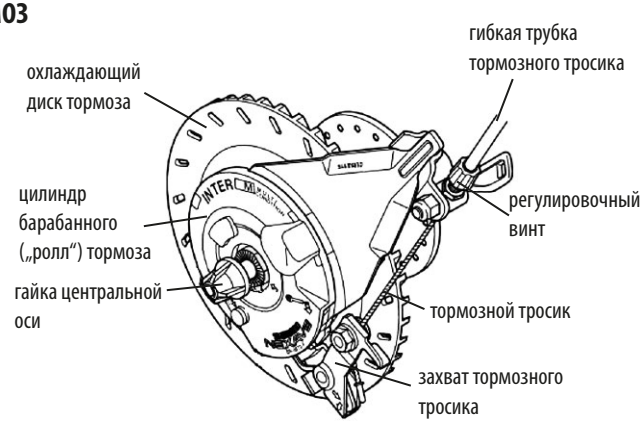
настройка наклона тормозного хомута по отношении к тормозному диску
регулировочный болт для определения зазора между тормозным диском и торможной накладкой

передний дисковой тормоз


регулировочный болт для определения зазора между тормозным диском и тормозной накладкой
настройка наклона тормозного хомута по отношении к тормозному диску

БАРАБАННЫЙ («РОЛЛ») ТОРМОЗ

Барабанные тормоза устанавливаются на городские велосипеды. Эти тормоза почти не требуют какой-либо регулировки. Если тормоза необходимо отрегулировать, воспользуйтесь регулировочным винтом слегка отрегулируйте длину тормозного тросика. Чтобы отпустить тормоз, поверните регулировочный винт против движения часовой стрелки. Для натяжения тормозного тросика поворачивайте этот винт в направлении движения часовой стрелки. Убедитесь в том, что колесо может свободно вращаться (при не нажатом рычаге тормоза). Если вращение колеса замедляется, слегка увеличьте длину тормозного тросика путем вращения регулировочного винта в направлении движения часовой стрелки.



РУССКИЙ

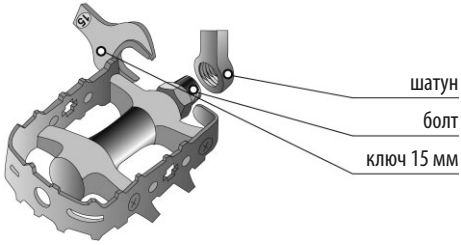
ТОРМОЗНЫЕ РЫЧАГИ

Тормозные рычаги помогут вам управлять тормозами. Обычно городские и трекинговые велосипеды оснащены двумя тормозными рычагами, установленными на руле. Их положение должно вам позволить управлять тормозами без особого напряжения. Тормозные рычаги также должны быть досягаемы для ваших рук. Положение тормозных рычагов можно регулировать как по горизонтали, так и по вертикали.

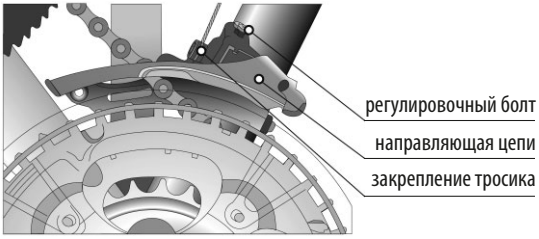
ВАЖНО: Функциональность ваших тормозов очень важна. Поэтому подробно ознакомьтесь с тормозной системой велосипеда еще до вашей первой поездки. Перед каждой поездкой тщательно проверяйте тормоз. Помните, пожалуйста, о том, что у городских и трекинговых велосипедов часто ПЕРЕДНИЙ ТОРМОЗ управляется ПРАВЫМ тормозным рычагом, а ЗАДНИЙ тормоз управляется ЛЕВЫМ тормозным рычагом (у горных и кроссовых велосипедов по большей части это бывает наоборот).

УСТАНОВКА ПЕДАЛИ

- Педали с пометкой „R“ и „L“ на передней части оси.
- Смажьте оси педалей. – Привинтите педаль обозначенную „R“, поворачиванием направо (сторона преобразователя). - Привинтите педаль с пометкой „L“, поворачивая налево в левый шатун.
- Обе педали крепко затяните с помощью ключа 15
- После пробега примерно 50 км снова затяните обе педали.



РАБОТА ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЯ И ПЕРЕДНЕГО ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЯ



Система переключателя скоростей Вашего велосипеда меняет передаточное число перемещением цепи с одной шестерни на другую. Передачи включайте только при движении вперед. Наиболее плавные движения производятся при нетрудном нажатии на педали. Система переключения скоростей оснащена двумя ручками переключения, размещенными на руле. Правая ручка управляет движением цепи на 6–7–8–9 или 10 скоростной кассетой. Движением ручки вперед цепь перемещается с наименьшей на все большие шестерни. Левая ручка управляет движением цепи на трех передних звездах. Движением левой ручки вперед цепь переместится с меньшей звезды на большую. Вы быстро освоите, какие передаточные числа использовать в разных условиях. Это хорошо понять только на практике. Не переключайте передачи в момент сильного нажима на педали. Никогда не крутите педали в обратном направлении, когда переключаете передачи. У Вас может спасть цепь.

Рекомендация: Не допускайте перекрестного расположения цепи на звездах. От того страдает весь механизм переключения.

ПЕРЕДНИЙ ПЕРКЛЮЧАТЕЛЬ

- Т-образная направляющая цепи должна быть в одной линии со звездами и быть на 1–3 мм выше зубьев наибольшей звезды.
- Вставьте рубашку тросика в упоры. Если тросик еще не присоединен к переключателю, завинтите гайку на манетке до упора и отверните на один оборот. Натяните тросик и, аккуратно уложив его в канавку, затяните болт крепящий тросик.
- Если цепь плохо сходит с больших звезд на маленькие, необходимо ослабить тросик, вращая гайку регулировки натяжения тросика на манетке по часовой стрелке. В противном случае – наоборот.

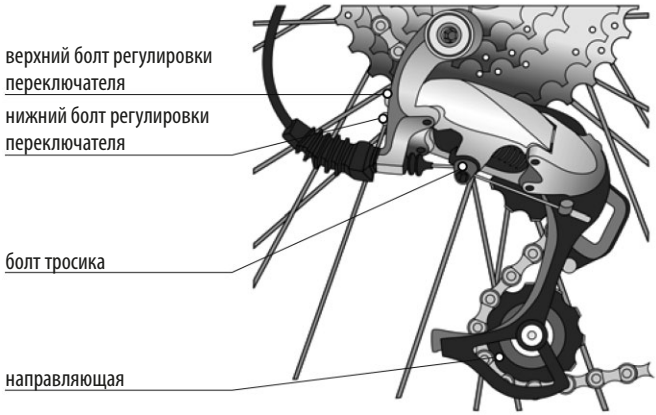
ЗАДНЙЙ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ

- Поднимите заднее колесо. Проворачивайте педали вперед и переключайте скорости вниз. Цепь должна быть установлена на наименьшей задней звезде. Если это не произошло, продолжайте вращать педали и ослабьте верхний регулировочный болт переключателя скорости, пока цепь не попадет на наименьшую звездочку.
- Пока вы крутите педали, переключите скорости вверх, пока цепь не переместится на вторую наименьшую звезду. Переключите скорость вниз, цепь должна плавно переместиться на наименьшую звезду. В то время, пока вы крутите педали, переключайте скорости вверх до конца. Цепь должна быть установлена на наибольшей задней звезде. Если это не произошло, продолжайте крутить педали, поворачивая нижний регулировочный болт заднего переключателя, пока цепь не попадет на вторую наибольшую звезду. Затяните ручку полностью вперед, цепь должна легко переместиться на наибольшую звезду.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Если велосипед оснащен системой переключения скоростей с индексацией – см. заводом-изготовителем рекомендуемую регулировку.

РЕГУЛИРОВКА ТРОСИКА

- Тросик может вытянуться и стать причиной неправильного переключения скоростей. Удлинен тросика появится, если тросик ослаблен. Избавьтесь от удлинени тросика ослаблением болта, фиксирующего тросик, крепко потяните тросик и опять затяните фиксирующий болт.



УСТАНОВКА ПОДШИПНИКОВ

Ваш горный велосипед имеет четыре комплекта подшипников, которые требуют корректировки и смазки:

1) рулевая
2) каретка
3) подшипники втулок колес
4) подшипники педалей

Периодически проверяйте подшипники, особенно после езды на сложной местности. Период контроля зависит от пробега и условий езды. Хотя подшипники эффективно уплотнены, используемые на велосипеде уплотнения не являются полностью водонепроницаемыми. Немножко мастерства и соответствующие инструменты и вы сможете смазать и настроить подшипники сами.

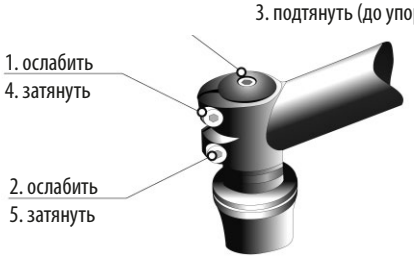
РУЛЕВАЯ

- Для проверки настройки, снимите переднее колесо. Вилка должна свободно поворачиваться, но не должна иметь зазор.
- Если подшипники требуют регулировки, ослабьте гайку с помощью двух гаечных ключей. Затяните или ослабьте регулируемое кольцо. Установите гайку и выполните проверку.

- Для смазки подшипников разберите руль. Снимите контргайку и два подшипника. Уберите смазку из всех частей и проверьте канавки подшипников на предмет износа и ржавчины. Снова смажьте все части, особенно достаточно покройте смазкой уплотнительное кольцо. Вставьте один подшипник на вилку. Вставьте вилку назад в раму и убедитесь, что кольцо установлено в нужном месте. Вставьте другой подшипник на стационарный конус. Закрутите кольцо до упора. Закрутите контргайку.

ЗАТЯЖКА AHEAD РУЛЕВОЙ

- Ослабьте болты в выносе и болт рулевой.
- Установите руль перпендикулярно к переднему колесу.
- Затяните болт рулевой в выносе и все болты выноса.
- Проверьте затяжку, держа переднее колесо между ногами, и попробуйте повернуть руль.



ВТУЛКИ

- Ослабьте эксцентрик.
- Отвинтите осевую контргайку, упругую шайбу и конус из одной стороны оси. Выньте свободно ось из сердечника втулки и выньте шарикоподшипники.
- Проверьте наличие повреждений или коррозии подшипников (в случае необходимости замените их).
- Смажьте патрон втулки и вложите в подшипники.
- Верните ось на место. Крутите конус, пока он не коснется шарикоподшипников. Вставьте на место шайбу и контргайку. Прокрутите ось. Она должна двигаться без зазора или задирания. Опять настройте, если необходимо, затяните контргайку. Вставьте эксцентрик.

БЫСТРОЗАЖИМНЫЕ СОЕДИНЕНИЯ

Хотя и быстрозажимные соединения снабжены очень простым механизмом, неправильное пользование ими продолжает оставаться причиной аварий. Убедитесь в том, что рычажки затягивания обоих быстрозажимных механизмов повернуты на сторону велосипеда, противоположную стороне расположения цепи.

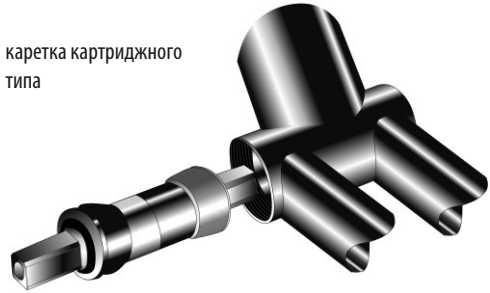
Безопасный зажим компонентов:

- Освободите рычаг зажима. На рычаге при этом можно прочесть «Open» (Открыто). Если вы хотите закрыть быстрозажимное соединение, потяните рычаг обратно. С внешней стороны рычага при этом можно прочесть «Close» (Закрыто). В начале процесса зажима примерно до его половины рычаг движется свободно, без крепления, например, колеса.
- На второй половине пути сила, необходимая для движения рычага, должна существенно возрасти. В конце пути рычаг может идти очень туго, поэтому для нажима на него используйте подушечку большого пальца, при этом притягивая рычаг другими пальцами к какой-либо из неподвижных частей велосипеда – например, к вилке или к задней части, но не к тормозному диску и не к спицам. В конечной позиции зажима рычаг должен быть параллелен раме велосипеда и не должен торчать в сторону. Рычаг должен быть притянут близко к раме, чтобы он случайно не откинулся.
- Для контроля надежного затягивания рычага попробуйте повернуть его в закрытом положении вокруг оси. Надавите на конец рычага так, как если бы вы хотели им описать окружность. Если рычаг вращается, зажим колеса ненадежен. Снова отбросьте рычаг и поверните затяжную гайку на пол-оборота для увеличения предварительно задаваемой тяги.
- Зажмите рычаг и проверьте, держится ли колесо. Если рычаг не поворачивается, колесо зажато надежно.
- После этого поднимите велосипед так, чтобы колеса были в паре сантиметров над землей, и слегка ударьте по шине. Если колесо зажато надежно, оно останется закрепленным в вилке.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Неправильно затянутые быстрозажимные соединения могут стать причиной освобождения зажимов и аварии.
Если ваш велосипед снабжен стационарной осью, не забудьте внимательно прочесть соответствующие инструкции, поставленные производителем вилки и колес. Необходимую информацию вам также предоставит ваш продавец.

КАРЕТКА

Ваш велосипед, оснащен кареткой картриджного типа, которую нужно только время от времени проверять, не образовался ли зазор. Данный тип каретки не требует особого ухода.
Предупреждение: у неподвижной чашки есть резьба.


каретка картриджного типа

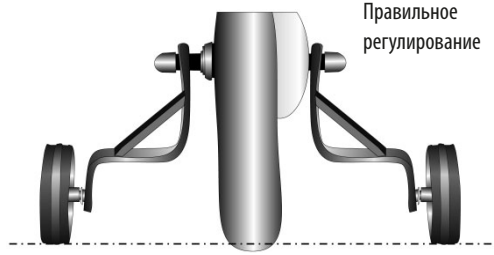
ПЕДАЛИ

- Поворачивайте педали и проверьте, есть ли внутри них посторонний шум. Подшипники педалей изредка требуют ухода.
- Снимите педаль с шатуна, удалите защитную крышку, контргайку и прокладку. Выкрутите конус и выньте болт из сердечника педали. Очистите смазку со всех частей и проверьте наличие износа.
- Смажьте кольца и на каждую сторону опять вставьте одинаковое количество шариков. Привинтите конус на болт, поворачивайте болтом, чтобы подтянуть конус до шариков. Вставьте на место прокладку и контргайку. Проверьте зазор и задевание. Отрегулируйте конус и затяните контргайку, установите педали на шатун.

ДЕТСКИЕ ВЕЛОСИПЕДЫ

Детские велосипеды изготавливаются в соответствии с европейским стандартом EN ISO 8098, который предназначен для велосипедов с максимальной высотой седла более 435 мм и менее 635 мм.

Детские велосипеды предназначены для использования только на площадках и закрытых площадях, именно под надзором родителей или ответственного лица. Велосипед не предназначен для езды по дорогам общего пользования. Если оставить ребенка на велосипеде без присмотра это может привести к травме или смерти.

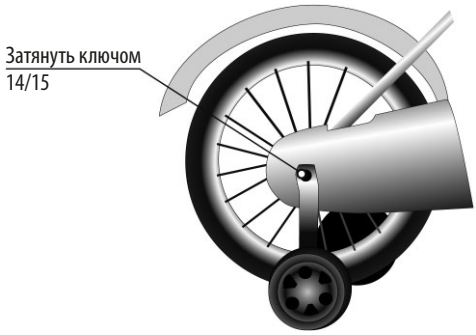

Правильное регулирование

НИКОГДА НЕ ОСТАВЛЯЙТЕ РЕБЕНКА БЕЗ ПРИСМОТРА!!!

Настоятельно рекомендуется всегда использовать защитный шлем. Рекомендуемая нагрузка детского велосипеда составляет не больше 25 кг, включая багаж. Перед первой поездкой, обратите внимание на правильную настройку Вашего нового велосипеда.

Высота сиденья регулируется так, чтобы ребенок дотягивался до руля и удобно сидел. Никогда не высовывайте руль выше отметки (маркировка шлицем и словом СТОП или МАКС). Как следует объясните ребенку, что велосипед оснащен ножным тормозом. Тормозной рычаг переднего тормоза размещен на правой стороне руля. Никогда не тормозите только передним тормозом.

СПЕЦИАЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЕТСКИХ ВЕЛОСИПЕДОВ.



Детский велосипед оснащен с завода-производителя стабилизационными (балансировочными) колесами. Эти стабилизационные колеса служат для более удобной езды Вашего ребенка. Они поддерживают равновесие молодого велосипедиста, помогают лучше и проще научиться управлять велосипедом. Молодой велосипедист может уделять больше внимания управлению велосипедом и освоению торможения. Стабилизационные колеса необходимо проверять, чтобы болты, закрепляющие штанги были закреплены, а колеса достаточно прикреплены к штангам. Не затянутые болты могут быть причиной неправильной работы стабилизационных колес. Это может привести к их ослаблению, затем падению и возможной травме или даже смерти. Велосипед оснащен ножным тормозом с целью более простого и качественного торможения молодого велосипедиста. Научить ребенка тормозить велосипед представляет собой необходимость для последующего использования велосипеда. Уделяйте, пожалуйста, достаточное и соответствующее время обучению ребенка, пока не будете уверены, что Ваш ребенок умеет безопасно остановить велосипед. Движением ноги и педали в направлении часовой стрелки велосипед приводится в движение вперед. Чтобы остановить его, нужно нажать на педаль в обратном направлении, т.е. против движения часовой стрелки.

Амортизационная ВИЛКА

Для поддержания идеальной работы амортизационной вилки очень важен уход, прежде всего за площадями трения между внутренней и наружной трубой. Пыленепроницаемое уплотнение, препятствующее доступу загрязнения к площадям трения, не должно быть нарушенным и должно защищать всю поверхность трения. Для мытья вилки удобно использовать тонкую щетку и теплую воду с мылом. Предупреждение: Во время мытья вода не должна попадать между внутренней и наружной трубкой вилки. Именно загрязнения и вода неблагоприятно влияют на внутренние части вилки.

СМАЗКА ВИЛКИ

В новой амортизационной вилке находится пружина со слоем смазки. Этот слой нужно постоянно сохранять. Вилка смазывается всегда после езды во влажных условиях (болото, мокрый песок, дождь). Если у Вас недостаточный опыт с уходом и ремонтом вилок, отдайте в ремонт квалифицированному специалисту.

ДВУХПОДВЕСНАЯ РАМА

Уход: После езды в болотистой местности нужно очистить все подвижные части рамы, таким образом продолжите их срок службы. Через каждые 150 км проверьте отдельные части рамы. В случае износа некоторой из деталей, замените их, чтобы не повредить саму раму. Не забудьте проверить затяжку болтов отдельных деталей и смазку подшипников скольжения подвесного узла.

СМАЗКА

У Вашего велосипеда множество подвижных частей, которые постоянно подвергаются воздействию окружающей среды. Чистка и смазка узлов продолжит их срок службы.

Нижеследующие детали требуют периодической смазки:

- Цепь
- Передний переключатель
- Переключатель скоростей
- Тросики управления переключателем
- Тормозные колодки, тросики и управление тормозами
- Амортизационная вилка
- Узел подвески

ГАРАНТИЯ – ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

1) **Компания ООО «BIKE FUN INTERNATIONAL»** предоставляет на свою продукцию гарантию в объеме, указанном в гарантийном паспорте.
2) **Компания ООО «BIKE FUN INTERNATIONAL »** за свой счет исправит все дефекты, вызванные неисправностью материала, обработки, конструкцией и сборкой, которые будут обнаружены в гарантийный срок. Гарантия не распространяется на ущерб, причиненный в результате несчастного случая, перегрузки рамы или велосипеда экстремальной нагрузкой, неправильным использованием, обслуживанием или другим уходом, чем установил завод-изготовитель в инструкции, неправильным хранением или неквалифицированным ремонтом.
3) Изделие передается продавцом заказчику в безупречном состоянии и готово к езде.
4) Гарантийные претензии должны быть предъявлены незамедлительно. Ремонтные мастерские произведут гарантийный ремонт в срок 30 дней. Гарантийный срок продлевается на срок проведения гарантийного ремонта.

Изготовитель велосипеда не несет ответственность за ущерб, нанесенный неисправностью, которая в период введения изделия на рынок не существовал или существовал позднее и наряду с этим не несет ответственность за ущерб, который своим поведением или недосмотром нанес пострадавший или лицо, за которое пострадавший несет ответственность. Таким поведением или недосмотром подразумевается главным образом несоблюдение принципов, приведенных в настоящей инструкции по обслуживанию.

ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ГАРАНТИИ В ОТДЕЛЬНЫХ КОНКРЕТНЫХ СЛУЧАЯХ

Рама и передняя жесткая вилка – Гарантия относится к неисправности материала, его соединений и ржавления. Гарантия не относится к повреждениям, возникшим в результате аварии, неквалифицированного ремонта, перегрузкой или несчастным случаем.

Управление – гарантия распространяется на дефекты материала. Не признается деформация колонки при вынесении рулевой выше метки.

Рулевая – в гарантию входят дефекты материала и его термической обработки. Обычная регулировка зазоров не входит в гарантийный ремонт, также как и деформированные или вырванные резьбовые части.

Педали – гарантия распространяется на дефекты материала. На сломанный корпус педали, изогнутую ось педали или педаль вырванную из шатуна гарантия не распространяется.

Покрышки – гарантия распространяется на производственный дефект (кривая покрышка и т.п.). На покрышку, протертую тормозными резинками, ее износ ездой или протирание от торможения, гарантия не распространяется.

Колеса – стандартная гарантия включает дефекты материала (сломанный обод, втулка, шестерни, оси, спицы – не более 30 дней), включая дефекты поверхностные обработки.

Тормоза, передний переключатель и задний переключатель – в гарантию входят дефекты материала. В гарантию не входит настройка. Хранение, настройка и их регулировка являются частью обычного ухода.

Седло, подседельная труба – Признается дефект материала, оценивается с точки зрения правильности хода. Царапины, вызванные перемещением подседельной трубы, не являются гарантийным случаем.

Цепь – предметом гарантии является дефект материала или обрыв. На нормальный износ или ограничение хода гарантия не распространяется.

Светоотражатели – Оторванные или сломанные отражатели, не подлежат гарантии.

Подвесная рама – гарантия распространяется на материал, сварку и отдельные подвижные части. Принципиально она не распространяется на повреждения, возникшие в результате:

- **аварии**
- **спортивно- гоночной деятельности**
- **перегрузки в экстремальных условиях (спуск в сложном рельефе местности, езда в воде и в снегу)**
- **воздействием погодных условий (в дождь, солнце, хранение во влажной среде)**
- **ненадлежащего ремонта**
- **езды двух человек одновременно**
- **насильственного повреждения**
- **прыжков во время езды**
- **недостаточного ухода**

Гарантия не распространяется на движущиеся части механизма, если они не были достаточно плотно затянуты и несмотря на это велосипед был использован. Эти части в процессе использования велосипеда изнашиваются и поэтому нужен их периодический ремонт.

Предупреждение: Если у вас нет опыта с ремонтом двухподвесной рамы, обращайтесь за ремонтом к квалифицированному механику.

Любое падение может стать угрозой вашей жизни или вашему здоровью или привести к повреждению велосипеда или третьих лиц. При езде на велосипеде этим предупреждением никогда не должны пренебрегать!

ВАЖНОЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Рекламации, не относятся к обычному уходу велосипеда:

1) расслабленные шатуны на центральной оси (недостаточно затянутый центральный болт)
2) зазор в рулевой (недостаточная затяжка гайки рулевой)
3) неправильная работа тормозов (в связи с использованием и последующим износом тормозных колодок, натяжкой тормозных тросиков)
4) спадание цепи (вызванное неправильным включением передаточного числа, последующего пересечение цепи и спуска или задирания о другие шестерни)
5) Неправильная работа переключателя или переднего переключателя (растяжение тросиков переключателя и последующий недостаточный уход)
6) Зазор в передней и задней втулке (недостаточная затяжка конусов во втулках)

ГАРАНТИЙНЫЙ ТАЛОН

ГАРАНТИЯ НА РАМУ И КОМПОНЕНТЫ - 24 месяца на раму - 24 месяца на компоненты

Срок службы велосипеда: 3 года
Дополнительная нагрузка: до 100 кг.
Дополнительная нагрузка на детские велосипеды: до 30 кг.

ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

ООО «BIKE FUN INTERNATIONAL » подтверждает, что велосипед – тип и серийный номер соответствуют государственным стандартам и техническим правилам. Этот велосипед находится под гарантией со дня продажи конечному потребителю. Срок гарантии продлевается на срок осуществления гарантийного ремонта. Фирма за свой счет ремонтирует все, в это время обнаруженные неисправности, которые возникли из-за дефектов материалов, обработки, конструкции и монтажа. Гарантийный ремонт фирма выполнит в установленный соответствующими правилами срок.

УСЛОВИЯ ГАРАНТИИ

- Велосипед должен использоваться исключительно для целей, для которых был произведен
- Изделие должно надлежащим образом храниться и обслуживаться в соответствии с инструкциями
- Для применения гарантии должен быть представлен надлежащим образом заполненный гарантийный талон, велосипед должен быть комплектным и чистым
- гарантийная рекламация должна быть незамедлительно предъявлена коммерческой организации, в которой изделие было приобретено

ПРЕТЕНЗИЯ НА ГАРАНТИЮ ПРЕКРАЩАЕТСЯ

- если было установлено, что повреждения изделия возникли не по вине завода-изготовителя, а пользователя (авария, ненадлежащий ремонт, плохие условия хранения и т.д.)
- не предъявлением претензии в течение гарантийного срока
- если изделие используется и поддерживается не в соответствии с инструкциями
- если при предъявлении претензии по гарантии не представлен надлежащим образом заполненный гарантийный талон
- естественного износа деталей гарантия не касается

Spis treści:

Wstęp 134

Części z których powstaje rower 135

Pierwsze 150 km 138
Dlaczego przegląd po 150 km 138
Na co zwrócić uwagę podczas pierwszej jazdy 139
Jak jechać na rowerze podczas pierwszej jazdy 139
Niezbędne narzędzia 140

Podstawowa instrukcja obsługi 140

Instrukcja szczegółowa 144
Tabela rozkładu siły montażu części 144
Dostosowanie roweru do potrzeb użytkownika 146
Instalacja koła przedniego i kierownicy 146
Instalacja kierownicy i wspornika na gwint do widelca 146
Instalacja wspornika systemu ahead do widelca 146
Instalacja siodełka i sztycy 147
Ustawienie pozycji i nachylenia siodełka 147
Ustawianie właściwej wysokości siodełka 148
Instalacja siodełka i sztycy karbonowej 149
Instalacja kabli hamulca 149
Instalacja hamulców szczekowych V-break 149
Instalacja pedałów 151
Praca przerzutek i manetek 151
Przerzutka przednia 151
Przerzutka tylna 152
Regulacja linek 152
Łożyska 152
Zaciski 153
Pedały 154
Rowerki dziecięce 154
Smarowanie 155

Gwranacja – ogólne informacje 156
Gwarancja – informacje do poszczególnych części 156
Uwaga 157
Przegląd gwarancyjny 158
Informacje 158
Warunki udzielenia gwarancji 158
Odżucenie gwarancji 146

Szanowny kliencie,

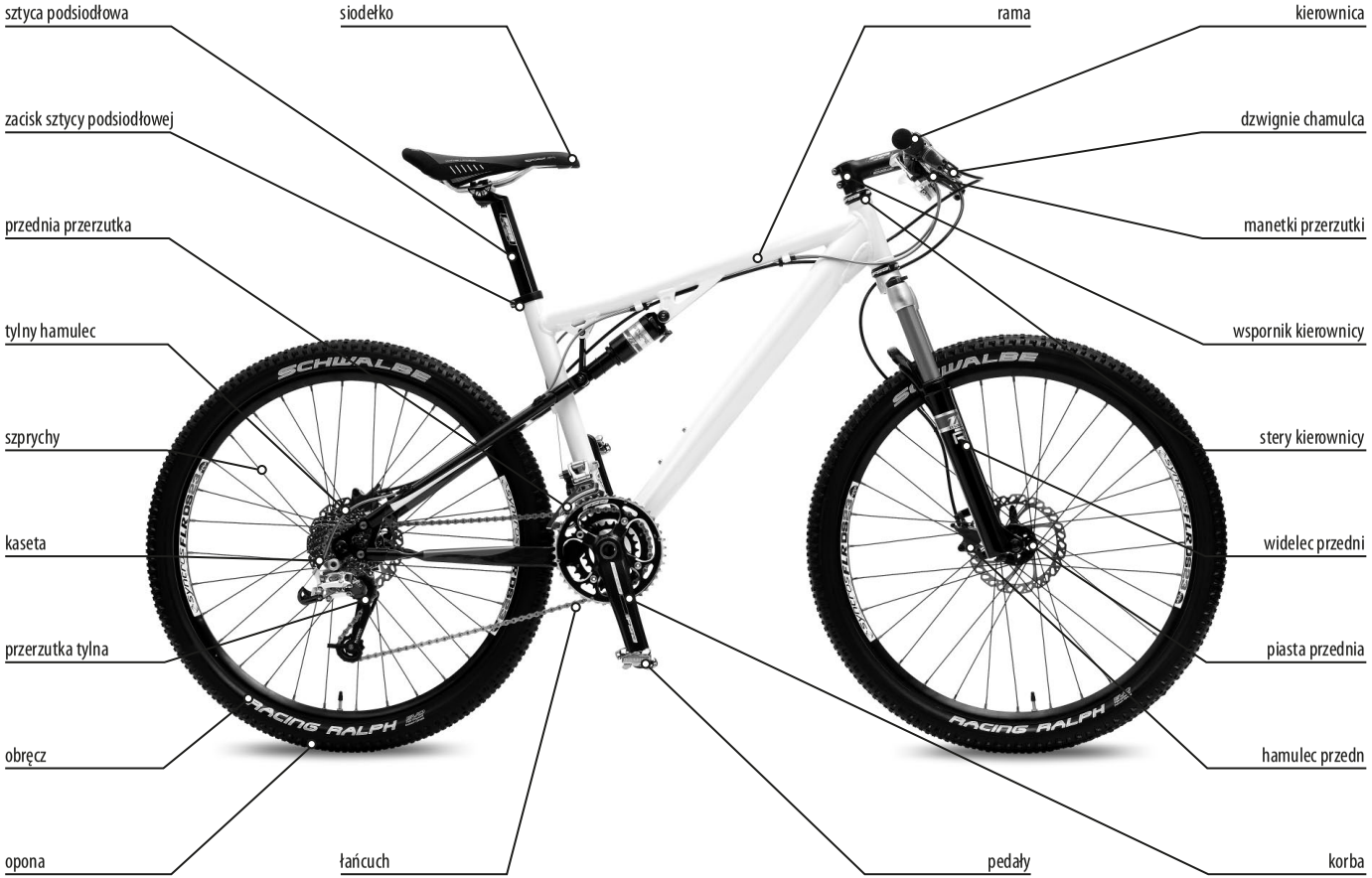
Firma BIKE FUN INTERNATIONAL dziękuje za zakup jego produktu – roweru, który jest wyposażony w wysokiej jakości komponenty renomowanych firm. Rower górski jest przeznaczony do jazdy w terenie odpowiednio do jego wytrzymałości- upewnij się że rower który użytkujesz jest przeznaczony do jazdy po danym terenie. Z roweru korzystać należy według jego przeznaczenia. Przy korzystaniu z roweru na drogach publicznych należy stosować się do odpowiednich przepisów krajowych (np. w zakresie oświetlenia czy odblasków).
W celu odpowiedniego użytkowania dostarczamy Państwu następującą instrukcję obsługi, która zawiera także gwarancję oraz warunki utrzymania gwarancji.
Firma BIKE FUN INTERNATIONAL, producent Twojego nowego roweru życzy wiele kilometrów doskonałej i bezpiecznej jazdy.

BIKE FUN INTERNATIONAL s.r.o.
Areál Tatry 1445/2
742 21 Kopřivnice
tel.: +420 591 003 630
fax: +420 591 003 600
info@bikefunint.com
www.bikefunint.com

OSTRZEŻENIE

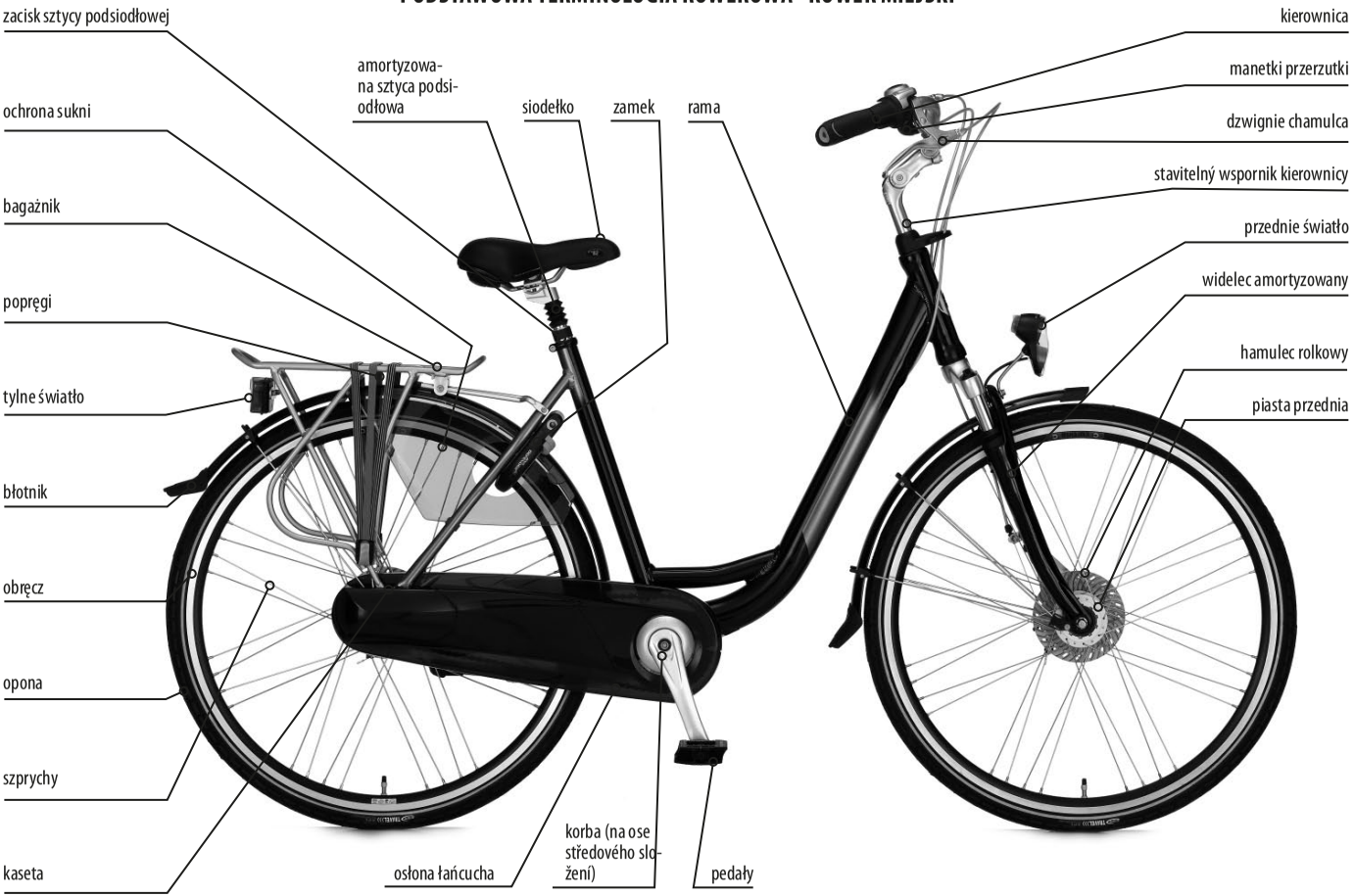
Jazda na rowerze może być niebezpieczna, nawet przy zachowaniu najwyższej ostrożności. W związku z tym niezbędne jest użytkowanie roweru dokładnie z jego przeznaczeniem ponieważ zmniejsza ryzyko obrażeń. Niniejsza instrukcja zawiera wiele ostrzeżeń i przestróg dotyczących skutków nieprawidłowego użytkowania roweru. Wiele z tych ostrzeżeń i przestróg jest oznaczone słowami „Możesz stracić kontrolę i upaść." W wyniku każdego takiego upadku może nastąpić poważne uszkodzenie ciała lub nawet śmierć. Takie ostrzeżenie nie powinno być zaniedbywane. Zalecamy używanie odpowiedniego certyfikowanego kasku.

CZĘŚCI Z KTÓRYCH POWSTAJE ROWER

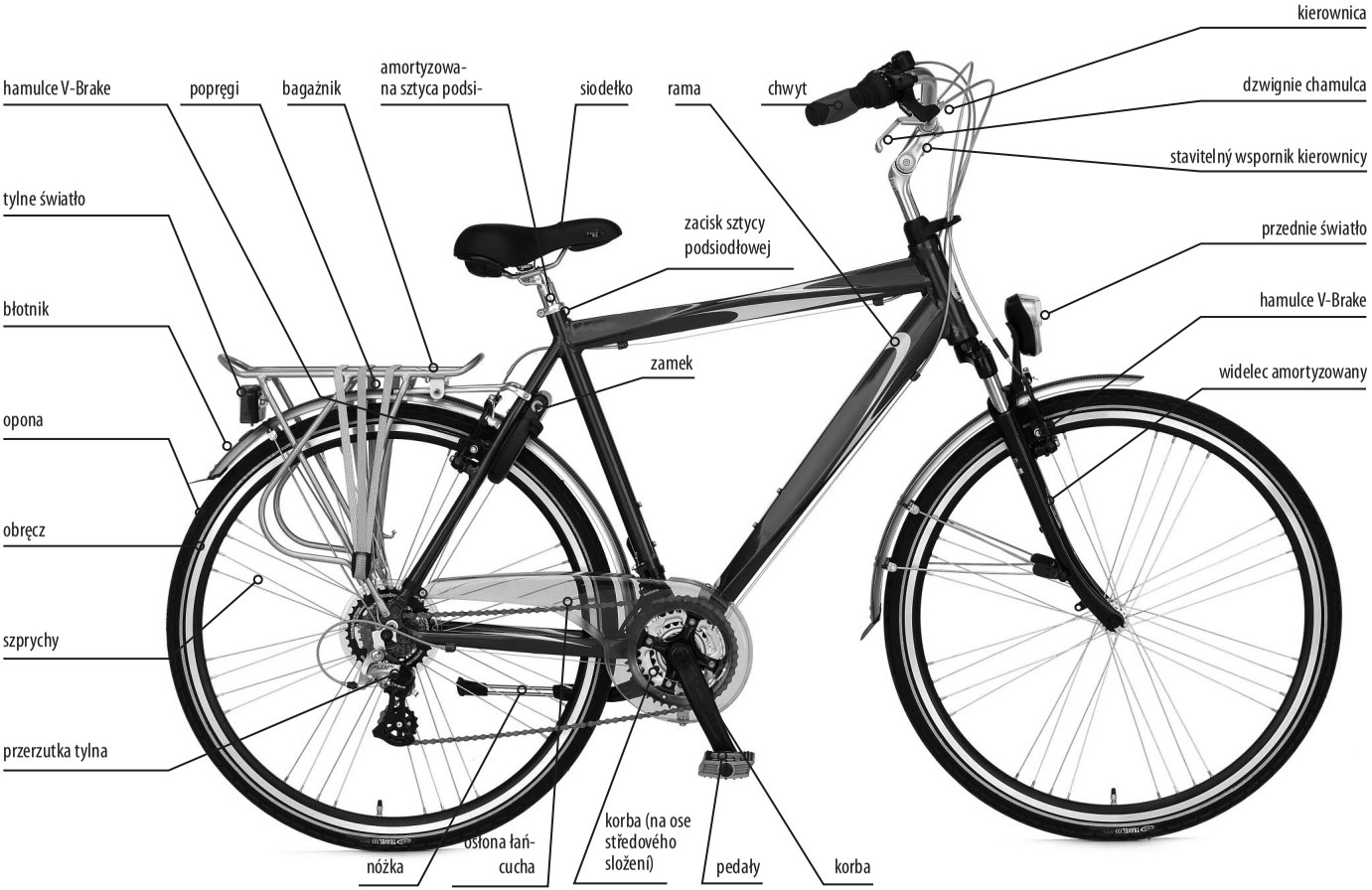


Uwaga: Wyposarzenie roweru zmienia się odpowiednio do jego kategorii!

PODSTAWOWA TERMINOLOGIA ROWEROWA - ROWER MIEJSKI



ZÁKLADNÍ NÁZVOSLOVÍ JÍZDNÍHO KOLA - TREKKINGOVÉ KOLO



INDYWIDUALNE KATEGORIE ROWERÓW ORAZ RODZAJ UŻYTKOWNIKA:

Rowery dziecięce ISO 8098: Wszystkie rowery dziecięce do rozmiaru koła 20" przeznaczone są do jazdy poza ulicami i tylko pod kontrolą rodziców lub ich opiekunów. Rekomendowany ciężar dziecka dla rowerów o wielkości kół 20" do 30kg a rowerów o romiarze kół 24" do 45 kg.

Rowery MTB ISO 4210-2: przeznaczone są do jazdy pod drogach utwardzonych jak i poza nimi. Rekomendowany ciężar rowerzysty do 100 kg.

Rowery trekkingowe oraz miejskie ISO 4210-2: przeznaczone są do poruszania się po drogach publicznych i ubitym terenie, z nastawieniem na rekrację i turystykę. Rekomendowany ciężar ciała do 120 kg.
Jeśli waga rowerzysty oraz bagażu przekracza 120 kg skontaktuj się z swoim sprzedawcą aby zasięgnąć porady o bezpieczeństwie a także zmienić ustawienia roweru jeśli to konieczne.

BAGAŻ

Istnieje wiele sposobów przewożenia bagażu na rowerze. Twój wybór powinien zależeć przede wszystkim od wagi i rozmiarów bagażu oraz od roweru, z którego zamierzasz korzystać. Użytkownicy rowerów górskich i kolarze z reguły korzystają z plecaków. Skonsultuj ze sprzedawcą roweru, czy bagażnik jest odpowiedni do Twojego roweru. Jeżeli istnieje taka możliwość, zleć jego instalację wykwalifikowanemu personelowi w punkcie sprzedaży.

PRZEWÓZ DZIECI

Siodełko dziecięce zamocowane jest na ramie roweru. Mocowanie przystosowane jest do niezbyt intensywnego użytkowania, a siodełko dziecięce zamocować można na praktycznie każdym rowerze wyposażonym w odpowiednie akcesoria.
Sprawdź, jakie przepisy w zakresie przewozu dzieci obowiązują w Twoim kraju. W przypadku ewentualnych pytań skontaktuj się ze sprzedawcą roweru.
Podczepianie wózków dziecięcych do roweru jest całkowicie zabronione. Po drogach publicznych należy zawsze jeździć ostrożnie, stosując się do przepisów ruchu drogowego, tak aby nie spowodować zagrożenia dla użytkownika roweru ani osób trzecich.
Przepisy te mogą różnić się w zależności od regionów i państw.

PIERWSZE 150 km

Pierwszych 150 km można by określić jako fazę rozgrzewki w której życie rowerzysty jest pełne emocji i wrażeń z odkrywania przyjemności jazdy na rowerze. Bardzo ważne jest aby dokładnie sprawdzić stan techniczny roweru po 150 km.

Dlaczego właśnie 150 KM?

Trochę teorii nigdy nie zaszkodzi. Każda rzecz w trakcie jej funkcjonowania podlega zużyciu w czasie, zależnie od stopnia jej eksploatacji. Początkowo ilość usterek jest bardzo mała lub nie ma ich w ogóle. Im dłuższy i częstszy okres eksploatacji tym większa ilość napraw i regulacji.
Pierwsza faza zwaną rozruchem, drugi może być oznaczona jako optymalny okres eksploatacji. Dbałość o dobre funkcjonowanie podzespołów, ich staranna konserwacja oraz wymiana części zużywających się zaowocuje długotrwałym bezawaryjnym użytkowaniem roweru. Proponowane przez nas rowery są złożone z optymalnie dopasowanych komponentów. Wymiana podzespołów lub części a także wymiana części które się zużywają (np.: łańcuch, klocki hamulca, linki) następuje na koszt użytkownika roweru. Ignorowanie zasad serwisowych oraz przeglądowych skutkuje utrata gwarancji oraz może prowadzić do niebezpiecznych zdarzeń.

NA CO ZWRÓCIĆ UWAGĘ PODCZAS PIERWSZEJ FAZY UZYTKOWANIA ROWERU.

Nawet jeśli rower był właściwie ustawiony przed fazą eksploatacji jego funkcjonowanie wymaga pewnego czasu do prawidłowego działania podzespołów. Ogólnie mówiąc, wszystkie części ruchome muszą dopasować się i prawidłowo współpracować z pozostałymi elementami roweru.
Co to znaczy? Np.: pedały mogą być nieco sztywne na początku ale po pewnym czasie ich praca będzie idealna ponieważ wszystkie części tworzące pedał będą dotarte i ułożą się na swojej pozycji. Podobnie siedzenie- należy ustalić jego pozycję (wysokości i położenie) aby móc przyjąć odpowiednia i wygodną pozycję. Może wystąpić również taka sytuacja iż niektóre części produkowane przez inne firmy będą posiadały wady ukryte lub nie będą działały poprawnie
Zalecenie: jeżeli niektóre części lub podzespoły rowerów ulegną uszkodzeniu w trakcie użytkowania, należy zastąpić je natychmiast nowymi ! Używaj tylko oryginalnych części zamiennych zakupionych u autoryzowanego dystrybutora!

Zalecamy, aby sprawdzić swój rower przynajmniej raz w roku w regularnych odstępach czasu w autoryzowanych punktach serwisowych! W razie wypadku lub uszkodzenia roweru zalecamy, aby rower został sprawdzony przez autoryzowany punkt serwisowy.

1. Mechanizm korbowy
- Sprawdzić połączenie korby i jej elementów z ramą roweru poprzez dokręcenie śrub. Na początku jazdy należy sprawdzić czy korba nie posiada luzów. Podczas występowania nieporządanych dźwięków sprawdzić czy korba nie posiada zabrudzeń lub czy nie występują luzy w połączeniu. Brak regularnych przeglądów może skutkować utratą gwarancji.

2. Pedały
- Sprawdzić połączenie pedałów z mechanizmem korbowym. Do odkręcania lub dokręcania należy używać klucza numer 15. Nieprofesjonalny montaż pedałów może skutkować utratą gwarancji.

3. Stery kierownicy
- Upewnić się przed każdą jazdą, że śruba mocująca stery kierownicy jest wyregulowana i dobrze dokręcona. Sprawdzić łączenia przez naciśnięcie przedniego koła- nie powinny występować luzy na łożyskach sterów. Pojawienie się takiego luźnego połączenia może stopniowo i całkowicie zniszczyć miski.
  Utrzymywanie złego stanu technicznego sterów kierownicy może skutkować brakiem rozpatrzenia reklamacji. Jest to również niebezpieczne dla zdrowia a nawet życia.

Zintegrowane stery kierownicy:
- Przed każdą jazdą upewnij się, że śruba ściskająca stery jest dobrze dokręcona. Nieprawidłowe skręcenie sterów może powodować ich szybkie zużycie i zniszczenie. Dlatego upewnij się, że kierownica nie ma luzów oraz nie obraca się zbyć ciężko. Zły montaż sterów może doprowadzić do zniszczenia główki ramy.

4. Połączenie kierownicy ze wspornikiem
- Pamiętaj o sprawdzeniu stanu połączeń kierownicy ze wspornikiem. Dokręć śruby jeśli są one niedostatecznie dokręcone lub pojawiły się luzy. Dokręcając śruby używaj odpowiedniej siły podanej w Nm- rekomendowane przez producenta części. Brak dokładnego dokręcenie śrub jest niebezpieczne dla zdrowia i życia rowerzysty.

5. Hamulce
- Nacisnąć dźwignie hamulca przed każdą jazdą i wizualnie sprawdzić, czy przednie i tylne szczęki hamulcowe są poprawnie skonfigurowane do obręczy koła – więcej patrz: instrukcja podstawowa.

JAK JEŹDZIĆ ROWEREM PODCZAS PIERWSZYCH 150 KM?

Zacznij jazdę delikatniej i bardziej ostrożniej niż na rowerze, który jest już dotarty. Po pierwsze należy jechać powoli, unikać ekstremalnych zjazdów. Po przezwyciężeniu niepewności i umiejętnym kontrolowaniu nowego roweru, można pozwolić sobie na jazdę po trudnym terenie.
Jeśli zauważysz złe działanie przerzutek podręć śruby regulacyjne przy manetkach przerzutek lub przy samej przerzutce. Przekręcenie śrub o połowę w lewo lub prawo powinno poprawić precyzję przerzutki.
Jeśli przednia przerzutka ociera o łańcuch przyczyną może być złe ustawienie prowadnicy łańcucha. Podobnie jak w przypadku przerzutki tylnej należy użyć pokrętła przy manetce przerzutki aby odchylić prowadnicę w odpowiednie miejsce. Prowadnica w przedniej przerzutce musi być zamontowana równolegle do łańcucha. Należy sprawdzić wychylenie prowadnicy na największej

tarczy korby. Prowadnica powinna być umieszczona centralnie nad tarczą, w przeciwnym razie łańcuch może spadać z tarczy na zewnątrz lub nie zostanie wprowadzony na największa tarczę. Suchy łańcuch sprawia, że trudniej jeździć na rowerze również jego wytrzymałości jest znacznie mniejsza dlatego należy pamiętać o regularnym smarowaniu łańcucha. Należy używać tylko środków smarujących rekomendowanych przez producentów. Do smarowania, użyj najlepiej środka z zawartością teflonu. W zależności od warunków atmosferycznych należy używać smaru o różnej gęstości. Należy pamiętać również o regularnej wymianie łańcucha tak aby pozostałe podzespoły nie ulegały zniszczeniu. Brak wymiany łańcucha będzie skutkował tym, że wymianie podlegać będzie również kaseta przerzutki i korba.
Używaj tylko łańcuchów rekomendowanych przez producenta podzespołów oraz kompatybilnych z ilością przełożeń w twoim rowerze.

PODSTAWOWE NARZĘDZIA W TWOIM ROWERZE

- klucz imbusowy 8, 6, 5, 4, 3, 2
- rozkuwacz łańcucha
- zestaw do reperowanie dętki
- klucz płaski15, 10 (2x), 9, 8
- śrubokręt krzyżakowy i płaski (dwa różne rozmiary),
- pompka

Dodatkowe narzędzia

- Nitownica lub specjalnych zacisk do łańcucha HG
- Klucze do wykręcania korb (z odpowiednim kluczem bocznym)
- centrownica
- przyrząd do pomiaru zużycia łańcucha
- Klucze do kaset
- klucz do zdejmowania kasety- bacik
- klucze do szprych

Stosowanie specjalnych narzędzi wymaga dużej wiedzy i doświadczenia. Nigdy nie rozpoczynaj żadnych regulacji i napraw w rowerze, jeśli masz jakiekolwiek wątpliwości co do swoich umiejętności serwisowych lub naprawczych.
Niedokładny serwis lub zły montaż roweru lub jego części usług może zagrażać życiu lub zdrowiu lub spowodować uszkodzenie roweru lub osób.

INSTRUKACJA PODSTAWOWA

Uwaga: rower składa się z wielu ruchomych elementów (koło, korba, łańcuch itp.), których użytkowanie grozi wciągnięciem kończyny, włosów lub odzieży. Należy zachować szczególną ostrożność nie tylko w trakcie korzystania, ale również konserwacji roweru.
Rower i jego elementy mają określoną żywotność, a wykorzystane materiały są podatne na zużycie. Jeśli żywotność danego elementu dobiega końca, istnieje ryzyko wystąpienia nagłej awarii, co może spowodować poważne obrażenia, a nawet śmierć użytkownika. W przypadku zaistnienia jakichkolwiek znaków świadczących o końcu żywotności danego elementu, należy go niezwłocznie wymienić. Wypadek może prowadzić do przedwczesnego końca żywotności poszczególnych elementów roweru. Mogą one ulec nagłej awarii, spowodować utratę kontroli nad rowerem i doprowadzić do zagrożenia życia i zdrowia użytkownika, uszkodzenia roweru lub obrażeń osób trzecich.
Elementy gięte, w szczególności wyprodukowane z aluminium, mogą ulec nagłemu złamaniu. Części te nie mogą być naprawiane ani prostowane, ponieważ istnieje ryzyko ich złamania. Dotyczy to w szczególności widelców, kierownic, wsporników, korb i pedałów. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości najbezpieczniej jest wymienić te części. Skontaktuj się ze sprzedawcą roweru. Jeżeli rower wyposażony jest w elementy karbonowe, absolutnie konieczne jest przeprowadzenie fachowego przeglądu roweru przez sprzedawcę. Karbon jest materiałem wyjątkowo mocnym i trwałym, charakteryzuje się przy tym niską masą. Dzięki takim właściwościom nadaje się do produkcji wysokiej jakości elementów.
Karbon jest jednak również materiałem łamliwym i w razie wypadku ma tendencje do pękania w miejscu zgięcia. Jeżeli element wykonany z karbonu wystawiony był na jakiekolwiek silne uderzenie lub nadmierne przeciążenie, jego uszkodzenie może nie być widoczne z zewnątrz. Nie oznacza to jednak, że element nie jest uszkodzony. Uszkodzenie wewnętrznych włókien karbonowych nie musi się bowiem objawiać zmianami widocznymi na powierzchni materiału. Dlatego też używanie elementów wyprodukowanych z karbonu, które zostały silnie uderzone lub nadmiernie przeciążone, jest bardzo niebezpieczne.
Uszkodzone elementy wykonane z karbonu mogą niespodziewanie pęknąć i spowodować poważne obrażenia użytkownika. Jeżeli karbonowa rama, widelec lub inny element roweru zaczną wydawać dźwięki przypominające szczękanie lub na ich powierzchni pojawią się jakiekolwiek przetarcia, odkształcenia, odbarwienia, zadrapania lub bruzdy, w żadnym wypadku nie korzystaj z roweru, dopóki uszkodzony element nie zostanie wymieniony! Natychmiast skontaktuj się ze sprzedawcą roweru i skonsultuj z nim zaistniałą sytuację.

Elementy wykonane z karbonu nigdy nie mogą być poddawane działaniu wysokiej temperatury, która na przykład towarzyszy procesowi lakierowania proszkowego lub wypalaniu farby. Temperatura taka mogłaby uszkodzić dany element. Należy również unikać przechowywania roweru w samochodzie, który wystawiony jest na silne działanie promieni słonecznych. Roweru nie należy także przechowywać w pobliżu źródeł ciepła.

Widelec przedni:

Wygięte lub uszkodzone widełki powinny zostać wymienione. Pamiętaj o serwisowaniu amortyzatora w profesjonalnym punkcie serwisowym.

Przednie koło:

Koła powinny być zawsze solidnie dokręcone a zacisk zamknięty. Łożyska powinny być nasmarowane i dobrze uszczelnione przed przedostawaniem się brudu lub wody do wnętrza piast. Koła powinny się swobodnie obracać i nie posiadać luzów. Koła powinny kręcić się prosto- jeśli obręcze są krzywe należy kolo wycentrować.
Jazda na rowerze z źle zapiętym kołem może doprowadzić do niebezpiecznych sytuacji – wysunięcia się koła z widełek, co jest niebezpieczne dla zdrowia lub życia.

W związku z tym niezbędne jest aby:
1) Poprosić sprzedawcę, aby wyjaśnił w jaki sposób zamontować i wymontować koła.
2) Jak prawidłowo zamocować koła za pomocą łączników.
3) Upewnij się, że przed każdą jazdą koło jest bezpiecznie zamocowane.
   Usunięcia lub uszkodzenia mocujące mechanizm jest bardzo niebezpieczne i może spowodować unieważnienie gwarancji, a ponadto prowadzić do poważnych obrażeń lub śmierci.
   Nieprawidłowe ustawienie zacisku może powodować nieprawidłowa prace co może prowadzić do poważnych obrażeń lub śmierci.
4) Sprawdź, stan techniczny obręczy przed każdym użytkowaniem roweru. Zły stan techniczny może zagrażać życiu lub zdrowiu lub spowodować uszkodzenie roweru lub rowerzysty.

Tylne koło:

Koła powinny być zawsze solidnie dokręcone a zacisk zamknięty. Łożyska powinny być nasmarowane i dobrze uszczelnione przed przedostawaniem się brudu lub wody do wnętrza piast. Koła powinny się swobodnie obracać i nie posiadać luzów. Koła powinny kręcić się prosto- jeśli obręcze są krzywe należy kolo wycentrować.

W związku z tym niezbędne jest aby:
1) Poprosić sprzedawcę, aby wyjaśnił w jaki sposób zamontować i wymontować koła.
2) Jak prawidłowo zamocować koła za pomocą łączników.
3) Upewnij się, że przed każdą jazdą koło jest bezpiecznie zamocowane.

Usunięcie lub uszkodzenie mocujące mechanizm jest bardzo niebezpieczne i może spowodować unieważnienie gwarancji,a ponadto prowadzić do poważnych obrażeń lub śmierci.
Nieprawidłowe ustawienie zacisku może powodować nieprawidłowa prace co może prowadzić do poważnych obrażeń lub śmierci.

Obręcz koła:

Dbać o dobry stan techniczny obręczy- wolny od wgnieceń i rozcentrowań..
Regularnie sprawdzać ich stan techniczny i stan ich zużycia.

Stan zużycia
a) system bezpieczeństwa – stan zużycia oznaczony jest frezem wokół całej obręczy wzdłuż linii hamowania. W przypadku, gdy głębokość frezu jest minimalna lub nie ma jej w ogóle należy niezwłocznie wymienić obręcz.
b) system RDA – zużycie lub uszkodzenie obręczy jest wskazany przez barwny płyn wyciekający z wnętrza obręczy. W takim przypadku nie należy używać obręczy i zwrócić się do dealera w celu wymiany.

Centryczność koła. Mocowanie koła.

Po każdej mocniejszej jeździe lub uderzeniu koła sprawdź jego stan techniczny oraz centryczność koła. Nie używaj roweru którego koła nie są wycentrowane lub które posiada luźne lub pęknięte szprychy. Koło musi być zamontowane w centralnej pozycji do widełek tylnych lub przednich. Zły montaż nie pozwala na prawidłową jazdę i może powodować niebezpieczne sytuacje. Zły montaż prowadzić może do zniszczenia podzespołów.

Kierownica:

Dostosowanie kierownicy do komfortu jazdy jest bardzo ważne. Dokręcanie kierownicy do wspornika powinno odbywać się z zaleceniami producenta- 7Nm.

Kierownica może zostać zaopatrzona w rogi. Dodatkowe akcesoria powinny być zamontowane przez wykwalifikowany personel. Niesymetryczny montaż kierownicy może powodować brak kontroli podczas jazdy na rowerze co jest niebezpieczne dla zdrowia i życia rowerzysty.

Manetki przerzutek i przerzutki:

Podzespoły te musza być zamontowane poprawnie na kierownicy.
Zmieniaj biegi tylko wtedy gdy łańcuch nie jest mocno napięty, pozwoli to uniknąć zerwań łańcuch oraz przedłuży eksploatację inny podzespołów.
Jeśli przerzutka jest nieprawidłowo wyregulowana może to powodować nieprawidłową zmianę biegów lub prowadzić do zblokowania łańcucha pomiędzy zębatkami co może prowadzić do niebezpiecznych sytuacji oraz zagrożenia zdrowia lub życia. Zapytaj sprzedawcę o poradę lub poproś o sprawdzenie stanu jakości zamontowanych przerzutek i manetek.

Łańcuch:

- Regularnie smaruj łańcuch i usuwaj zabrudzenia, pozwoli to na dłuższą eksploatację łańcucha. Wymieniaj łańcuch co 1000 km.
- Smarować nanosząc oliwkę na każde ogniwo z osobna, nadmiar zetrzeć szmatką.
- Żywotność łańcucha może się różnić w zależności od producenta oraz warunków eksploatacji.

Polecamy wymianę łańcucha w wyspecjalizowanych punktach serwisowych. Długość łańcucha powinna być dobrana w taki sposób aby łańcuch mógł pracować we wszystkich możliwych kombinacjach przełożeń.

Rowery miejskie są zazwyczaj wyposażone w pełne osłony łańcucha. Osłona ta chroni łańcuch przed błotem i wodą deszczową a rowerzystę przed smarem z łańcucha).
Należy regularnie kontrolować naciąg łańcucha. Otworzyć osłonę łańcucha i skontrolować naciąg. Jeżeli łańcuch po naciśnięciu ręką (między przednią i tylną zębatką) ugnie się (w górę lub w dół) w przybliżeniu o 10 mm, jego naciąg jest optymalny. Jeżeli łańcuch ugnie się o więcej niż 10 mm, jego naciąg jest za mały i trzeba go mocniej naciągnąć. Poluzować śruby tylnebo koła i posunąć koło do tyłu. Po tej regulacji ponownie dokręcić śruby.

Rowery trekingowe mają przeważnie rosłonę łańcucha częściową, która chroni rowerzystę przed nasmarowanym łańcuchem.

Opony:

Należy przestrzegać utrzymania odpowiedniego ciśnienia w oponach. Wielkośc ciśnienia można wyczytać z informacji podanej na bocznej ściance opony. Zbyt niskie ciśnienie może powodować częste przebicia dętki. Zbyt wysokie ciśnienie może powodować niekomfortową jazdę, pęknięcie lub uszkodzenie obręczy.
Należy zwrócić uwagę na prawidłowe osadzenie opony w feldze aby podczas jazdy nie wypadła ona z obręczy. Może to powodować uszkodzenie roweru a także może być to niebezpieczne dla zdrowia i życia.

Korba i pedały:

Należy pamiętać o odpowiednim zamontowaniu pedałów (lewa i prawa strona). Pedały powinny być odpowiednio dokręcone kluczem montażowym nr 15 lub odpowiednim kluczem podawanym przez producenta.

Korba i wszystkie jej elementy powinny być sprawdzone i odpowiednio zamontowane. Należy sprawdzić czy nie występują żadne luzy. Nie kontynuuj jazdy na rowerze jeśli pojawią się oznaki nieprawidłowego działania napędu. W przypadku złego funkcjonowania korb lub pedałów należy zgłosić się do autoryzowanego serwisu w celu usunięcia usterek.
Jazda na uszkodzonych podzespołach jest niebezpieczna dla zdrowia lub życia oraz może powodować uszkodzenie całego roweru.

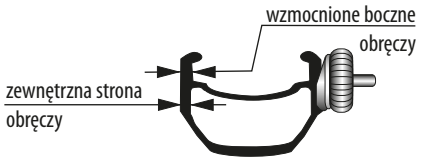
Noski montowane do pedałów lub pedały zatrzaskowe.

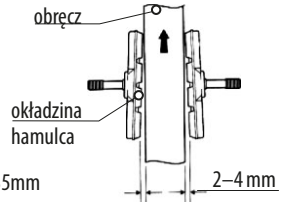
Jazda na rowerze w noskach lub pedałach zatrzaskowych wymaga dobrego przygotowania technicznego. Jeśli nie używałeś wcześniej nosków lub zatrzasków może to powodować zmniejszenie twojej uwagi podczas jazdy lub doprowadzić do utraty kontroli nad rowerem i upadku. Nie używaj nosków lub pedałów zatrzaskowych jeśli nie jesteś pewnien skuteczności ich działania. Pedały zatrzaskowe mogą być używane tylko ze specjalistycznymi butami. Jazda w pedałach zatrzaskowych wymaga doskonałej techniki jazdy. Jeśli zakładasz pedały zatrzaskowe po raz pierwszy praktykuj ich używanie w miejscu bezpiecznym poza ruchliwymi drogami.
Używanie nosków lub pedałów zatrzaskowych może powodować upadek i może być niebezpieczne dla zdrowia lub życia.

Hamulce:

Ostrzeżenie: W przypadku modeli rowerów z hamulcami typu V lub inne hamulce współpracujące z obręczą mogą powodować pogorszenie właściwości obręczy. Dlatego też konieczne jest zwracanie uwagi na stan techniczny obręczy i hamulców. W naszych rowerach można znaleźć dwa rodzaje wskaźników degradacji obręcz:

a) wskazanie czarna linia na powierzchni hamowania, - jeśli linia zostaje przerwana lub wskazanie usunięte z powodu degradacji powinna nastąpić natychmiastowa wymiana tych obręczy.
b) wskazanie systemu SCR – obręcz zużywa się tracąc kolor. Powstaje też wcięcie w obręczy które uwidacznia konieczność wymiany obręczy.





Rekomendowana odległość pomiędzy klockami hamulca a obręczą 0,35mm

Ustawienie klocków hamulcowych powinno być równoległe do lini obręczy w odległości 2-4 mm. Należy pamiętać o czyszczeniu obręczy z zabrudzeń. Pozwoli to na lepszą pracę hamulców oraz mniejsze zużycie klocków hamulcowych i obręczy.
Precyzyjne ustawienie klocków hamulcowych jest bardzo ważne ze względu na zakres ruchu dźwigni hamulca, tak aby pełną moc hamowania można było uzyskać już w niskim zakresie użycia siły. Jeśli hamulce w rowerze nie działają poprawnie stwarza się zagrożenie dla siebie oraz innych.
Uwaga: jazda na mokrych nawierzchniach jest o wiele bardziej wymagajaca, niż na suchych. W tym przypadku efektywność hamowania jest ograniczona, a zatem rowerzysta powinien zachowywać szczególną ostrożność.

Linki hamulca i przerzutki:

Ułożyć przewody prawidłowo i dobrze naciągnąć. Sprawdzać regularnie, nie pozostawiać linek i przewodów luźnych może powodować to nieprawidłową pracę hamulców oraz przerzutek. Nie rób pętli na linkach pod żadnym pozorem. Użyj koniecznie zakończeń aluminiowych na pancerzach i linkach które ochronią przewody przed strzępieniem.

Regulacji siedzenia:

Dopasować wysokość i kąt do komfortu jazdy. Nie wyciągać sztycy podsiodłowej ponad znacznik umieszczony na sztycy. Jeżeli siedzenie obraca się docisnąć zacisk podsiodłowy.
Jeżeli siedzenie jest wysunięte wyżej niż znacznik maksymalnego wysunięcia sztycy powstaje ryzyko pęknięcia sztycy podsiodłowej utraty kontroli i upadku.

Upewnij się, że podczas regulacji sztycy podsiodłowej i siedzenia śruby mocujące zostały dobrze dokręcone. W przeciwnym razie może ulec uszkodzeniu siodelko lub spowodować może to utratę kontroli i upadku.

W związku z tym:

1) **Poproś sprzedawcę o poradę na temat szczegółowych procedur i technik prawidłowej regulacji siodełka.**
2) **Dowiedz się jak prawidłowo zamontować siodełko**
3) **Przed każdą jazdą sprawdzić najpierw, że siodełko jest bezpiecznie zamontowane.**

Światła odblaskowe i lampki:

Światełko odblaskowe powinno być zamontowane na przednim widelcu,pod siodełkiem, na pedałach oraz na szprychach kół. W przypadku ich zniszczenia należy je natychmiast wymienić.
Jazda o zmierzchu lub w ciemności i podczas ograniczonej widoczności, bez odpowiedniego oświetlenia jest niebezpieczna i może prowadzić do poważnych obrażeń lub śmierci.

Rama:

Sprawdzić dokładnie przed zakupem oraz co jakiś czas, zwłaszcza po ciężkim udeżeniu lub upadku, ewentualne ubytki w kolorze, wgniecenia lub pęknięcia wokół połączenia ramy. Ramę taką należy natychmiast wymienić.
Jazda na wadliwej lub uszkodzonej ramie jest bardzo niebezpieczna może powodować duże niebezpieczeństwo uszkodzenia ciała utratę zdrowia lub mierć.

Stery kierownicy:

Należy pamiętać, aby przykręcić bardzo dobrze nakrętkę bezpieczeństwa, widełki powinny obracać się swobodnie. Dokręcić nakrętki i śruby z siłą według wskazań producenta części. Należy zwrócić uwagę na prawidłowe działanie sterów, zużyte lub pracujące nieprawidłowo części należy wymienić.
Niewłaściwe założenie systemu sterowego może spowodować nieprawidłowe działanie i doprowadzić do utraty kontroli nad rowerem. Sprawdź w autoryzowanym punkcie serwisowym poprawność działania sterów. Pozwoli to na bezpieczną jazdę rowerem.

INSTRUKAJA POŁĄCZEŃ

Rekomendowana siła potrzebna do połączania części

Wszystkie połączenia są podane w **Newtono-Metrach (NM)**. W przypadku jakichkolwiek pytań skontaktuj się ze swoim dealerem.	
Część roweru	Siła montażu części
– koła, napęd, kaseta –	
Kaseta	30–45
Siła podana dla śrub nie dla zacisków	29–40
Wolnobieg	34–45
– stery, kierownica, siodełko –	
Wspornik kierownicy na jedną śrubę	19–30
Montaż śrub wspornika kierownicy (system ahead)	6–9
Wspornik kierownicy dla 4 śrub	9–12
Rogi kierownicy	6–12
Siodełko	dwie śruby 17–19 jedna śruba 24–30

Część roweru	Siła montażu części
Siodełko- montowane w ramie. UWAGA: siodełko wymaga minimalnego zamocowania, nie wciska lub nie kręca się go w ramę. Zbyt mocne skręcanie śrub może powodować uszkodzenia.	5–7
– korba, wkład suportu, pedały –	
Pedały	35–40
Korba Shimano® Octalink XTR (śruby M15) (nie Hollowtech II)	40–49
Centralna śruba wkładu suportu Shimano® Hollowtech II (2004 XTR, XT, Dura-Ace)	34–50
Centralna śruba wkładu suportu Shimano® Hollowtech II (2004 XTR, Dura-Ace, XT)	10–15
Lewa śruba Shimano® Hollowtech II	0,5–0,7
Montaż korby do wkładu suportu (na kwadrat również ISIS)	34–45
Wkład suportu do ramy	40–50
– zębatki, przerzutki, manetki –	
Śruba wspornika kierownicy	5,5–8
Manetki zmiany biegów	„Revo“ shifter 5,6–7,9
FD obejma przerzutki przedniej	5,0–6,8
FD obejma przerzutki przedniej (ramy karbonowe)	1,2–2
FD Mocowanie linek	4,5–6,8
RD mocowanie przerzutek do ramy	8–10
RD mocowanie linek	3,4
RD kółka przerzutki	3,4–4
– hamulce –	
Okładziny szosowe	7,9–10
Okładziny hamulca MTB	5,6–6,8
Klocki hamulca	5,6–6,8
Klocki hamulca bez sruby	7,9–9
Mocowanie linki hamulca MTB	5,6–7,9
Mocowanie linki hamulca Szosa	5,6–7,9
Klamki hamulca MTB	5,6–7,9
Klamki hamulca – STI, ERGO	5,6–7,9
– hamulce tarczowe –	
Tarcza hamulca Hayes	Hayes® 5,6
Okładziny hamulca hydraulicznego	5,6–7,9
Zacisk hamulca hydraulicznego	4,5–6,8

Przelicznik pomiaru siły:

in-lb. = ft-lb. × 12 in-lb. = Nm × 8.851 in-lb. = kgf-cm / 1.15

DOSTOSOWANIE ROWERU DO POTRZEB UŻYTKOWNIKA

Decydującym kryterium przy wyborze odpowiedniej wielkości ramy jest wysokość użytkownika. Przede wszystkim należy zapewnić odpowiednią ilość miejsca między ramą a siodełkiem, tak aby nie doszło do stłuczenia przy szybkim zsiadaniu z roweru.

Wybór konkretnego modelu warunkowany jest w znacznej mierze pozycją, w jakiej zamierzasz jeździć na rowerze. Rower możesz dostosować do proporcji swojego ciała, wymieniając niektóre z jego elementów. Dotyczy to przede wszystkim sztycy podsiodłowej, wspornika i dźwigni hamulców.

Wszystkie opisane w niniejszym rozdziale działania wymagają doświadczenia, odpowiednich narzędzi, zdolności manualnych i kwalifikacji. Ogranicz się do ustawienia pozycji siodełka, a pozostałe czynności zleć wykwalifikowanemu personelowi. Jeżeli efekt regulacji roweru, siodełka lub innego elementu nie jest zadowalający, należy skontaktować się ze sprzedawcą.

UWAGA: Szczególną uwagę należy zwrócić na dokręcenie połączeń śrubowych. Należy stosować zalecane momenty dokręcenia śrub, ponieważ zbyt luźne lub przesadnie dociągnięte śruby mogą prowadzić do uszkodzenia sztycy podsiodłowej. Należy używać klucza dynamometrycznego i nigdy nie przekraczać dozwolonego momentu dokręcenia.

INSTALACJA KOŁA PRZEDNIEGO

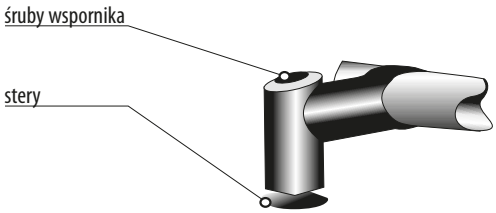
- Poluzować zacisk koła
- Wprowadzić koło w widelec
- Przykręcić nakrętkę oraz zacisnąć zacisk koła
- Zamknij szybkozamykacz do pozycji blokady (należy to zrobić przez naciśnięcie kciukiem).
- **Uwaga: Upewnij się, że mechanizm szybkozamykacza jest dobrze dociśnięty i nie będzie on otwierał się podczas jazdy rowerem.**

INSTALACJA KIEROWNICY

- Odkręć śruby wspornika kierownicy. Włóż ją do rury widelca do linii bezpieczeństwa.
- Ustaw kierownicę prostopadle do przedniego koła
- Przed przykręceniem zapoznaj się ze specyfikacją siły potrzebnej do przykręcenie wspornika (dotyczy to zwłaszcza części w włókna węglowego).
- Sprawdzić sztywność płączeń. Przytrzymaj przednie koło między nogami i postaraj się obrócić kierownicę, jeśli się nie obraca wspornik i kierownica zamontowane są prawidłowo.

INSTALACJA GWINTOWANEGO WSPORNIKA KIEROWNICY

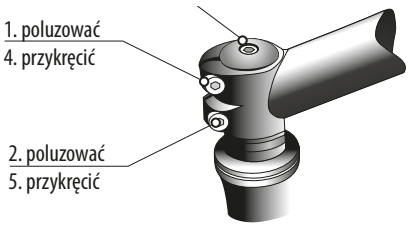
- Odkręcić śrubę luzując szyszkę. Włóż ją do rury przedniego widelca do lini bezpieczeństwa.
- Ustaw kierownicę prostopadle do przedniego koła.
- Mocno dokręcić śrubę w kierownicy
- Sprawdzić sztywność płączeń. Przytrzymaj przednie koło między nogami i postaraj się obrócić kierownice, jeśli się nie obraca wspornik i kierownica zamontowane są prawidłowo.
- **UWAGA: Nigdy nie montuj wspornika kierownicy powyżej linii oznaczonej max. lub stop.**



POLSKI

INSTALACJA WSPORNIKA KIEROWNICY A-HEAD DO AMORTYZATORA

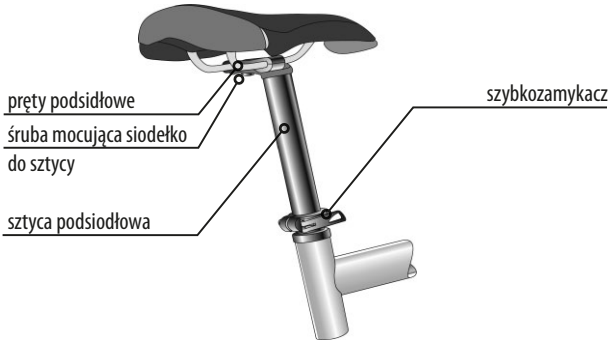
- Poluzować śruby z przodu i boku w kierownicy i śruby w wsporniku. Umieścić wspornik kierownicy na przedniej rurze widelca.
- Ustawić kierownicę prostopadle do przedniego koła
- Mocno dokręcić śrubę od góry aby wyeliminować luzy na amortyzatorze oraz śruby mocujące wspornik do rury sterowej.
- Sprawdź sztywnośc płączeń. Przytrzymaj przednie koło między nogami i postaraj się obrócić kierownice, jeśli się nie obraca wspornik i kierownica zamontowane są prawidłowo
- **Uwaga: Uchwyt śruby zaleca się dokręcić z siłą 7 Nm. Nie dokręcać śruby zbyt mocno – może doprowadzić to do uszkodzenia sterów.**



INSTALACJA SIODEŁKA

- Nasmaruj sztycę podsiodłową i wciśnij do ramy. Co najmniej do linii oznaczonej jako maksymalne wysunięcie sztycy. Zaciśnij sztycęza pomocą mechanizmu szybkiego uwalniania, lub śruby.
- Ustaw kąt siodełka w lini poziomej do podłoża lub według własnej preferencji. Pamiętaj o dokładnym dokręceniu śrub mocujących.

UWAGA: siodełko możesz przybliżyć lub oddalic od kierownicy wysuwając je na szynach siodełka.
UWAGA: Nigdy nie ustawiaj sztycy podsiodłowej kiedy oznaczenie wysunięcia sztycy „max" wystaje ponad ramę.



USTAWIENIE POZYCJI I NACHYLENIA SIODEŁKA

Pozycja siedzenia na rowerze i związany z nią komfort jazdy oraz siła nacisku na pedały zależą częściowo od odległości siodełka od kierownicy. Odległość tę można w pewnym zakresie regulować, przesuwając szyny siodełka w klamrze sztycy podsiodłowej.

- By pedałować w sposób właściwy, należy ustawić siodełko w pozycji poziomej. Jeśli będzie przechylone do przodu, środek ciężkości zostanie przeniesiony w stronę kierownicy, przez co większy nacisk będzie spoczywać na rękach. Istnieje również prawdopodobieństwo ześlizgiwania się z siodełka.

W nowych typach sztyc podsiodłowych głowice regulują zarówno kierunek, jak i pionowe położenie siodełka i są zabezpieczone centralną śrubą imbusową.

W celu dokładniejszej regulacji nachylenia niektóre sztyce posiadają dwie śruby. Inne typy posiadają śrubę mocującą sztycy, posiadającą najczęściej dwie nakrętki wśrubowane na pojedynczej śrubie przelotowej.

- Poluzuj jedną lub obie śruby w górnej części sztycy podsiodłowej. Obróć śruby o maksymalnie dwa do trzech obrotów w lewo, w przeciwnym razie mogą wypaść. Przesuń siodełko według potrzeb do przodu lub do tyłu. Możesz je również lekko uderzyć, aby się przesunęło.

- Zanim dokręcisz śruby, upewnij się, że siodełko jest wypoziomowane.
  Sprawdź, czy sztyca podsiodłowa jest prawidłowo zaciśnięta – uchwyć rękami siodełko na obu końcach i spróbuj je obrócić. Jeżeli to się nie uda, dokręcenie jest prawidłowe.

UWAGA: Należy pamiętać, że połączenia śrubowe muszą być dociągnięte do określonego momentu dokręcenia. Nieprzestrzeganie podanych wartości może prowadzić do niepożądanego wsuwania się sztycy podsiodłowej lub jej uszkodzenia. Określone wartości znajdują się bezpośrednio na siodełku lub w odpowiednich instrukcjach. By zapobiec wypadnięciu siodełka, należy uchwycić szyny w klamrze sztycy tylko na prostym odcinku.

USTAWIANIE WŁAŚCIWEJ WYSOKOŚCI SIODEŁKA

Właściwa wysokość siodełka zapewnia maksymalną efektywność i wygodę w czasie jazdy. W trakcie pedałowania noga powinna być całkowicie wyprostowana, aby jazda była jak najbardziej efektywna. Wysokość siodełka można prosto ustawić w następujący sposób. Najlepsze efekty można osiągnąć, używając butów na płaskiej podeszwie.

- Usiądź na siodełku i oprzyj jedną piętę na pedale w najniższej pozycji. W pozycji tej noga powinna być całkowicie wyprostowana, biodra nie powinny być wychylone w żadną stronę.
- W celu ustawienia wysokości siodełka poluzuj śrubę mocującą lub dźwignię zacisku sztycy podsiodłowej (po uprzednim zapoznaniu się z rozdziałem „Zaciski"). Do poluzowania śruby należy użyć odpowiedniego narzędzia i obrócić ją o dwa lub trzy obroty w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.

UWAGA: W niektórych modelach rowerów górskich obniżenie siodełka umożliwia lepsze panowanie nad rowerem. Obniżenie wysokości siodełka jest również istotne w przypadku szybkich zjazdów na rowerze górskim. Jednak dłuższa jazda z obniżonym siodełkiem może spowodować bóle więzadeł kolanowych.

Następnie można ustawić żądaną wysokość siodełka.

- **Należy uważać, by sztyca podsiodłowa nie została nadmiernie wyciągnięta.** Znacznik sztycy podsiodłowej musi zawsze pozostawać w rurze podsiodłowej. Minimalna długość, na jaką sztyca podsiodłowa musi być wsunięta do rury podsiodłowej, wynosi 2,5-krotność jej średnicy, np. sztyca o średnicy 30 mm musi być wsunięta do rury podsiodłowej minimalnie na długość 75 mm.
- W przypadku materiałów aluminiowych (rama, sztyca podsiodłowa) należy pilnować, by część sztycy podsiodłowej, która wsunięta jest w ramę, była zawsze dobrze naoliwiona.
- W przypadku elementów karbonowych nigdy nie należy nakładać smaru bezpośrednio na sztycę lub rurę podsiodłową. Powierzchnie styku muszą być całkowicie suche. Smar przenika do warstwy powierzchniowej elementów karbonowych i obniża współczynnik tarcia, wyraźnie obniżając tym samym siłę wiązania danych elementów. W razie konieczności należy na te miejsca nanieść specjalną pastę montażową do części karbonowych.
- Jeżeli nie można poruszyć sztycy podsiodłowej w rurze podsiodłowej, nie należy używać siły, ale skontaktować się ze sprzedawcą. Siodełko należy ustawić równolegle do ramy.
- Odpowiednio zabezpiecz sztycę, dociągając obręcz podsiodłową. Nie wymaga to dużej siły. Gdyby jednak potrzebna była duża siła, może to oznaczać, że rozmiar sztycy podsiodłowej jest niezgodny z daną ramą.

UWAGA: Nigdy nie należy jeździć na rowerze ze sztycą podsiodłową wyciągniętą powyżej ogranicznika, maksimum lub znacznika. Sztyca może się złamać lub spowodować poważne uszkodzenie ramy.

Czy wysokość siodełka została ustawiona zgodnie z opisaną procedurą? Jeżeli tak, pozycja siodełka powinna w pełni odpowiadać użytkownikowi roweru.

- Wypróbuj, czy jesteś w stanie bezpiecznie balansować na rowerze – usiądź na siodełku i opuść nogi do ziemi. Jeżeli nie jest to możliwe, należy obniżyć siodełko na tyle, żeby dotykać ziemi czubkiem buta. Ustawienie siodełka jest kwestią indywidualną. Jeżeli użytkownik nie jest w stanie optymalnie ustawić siodełka, powinien skontaktować się ze sprzedawcą.

UWAGA: Jeżeli jazda na rowerze powoduje problemy, takie jak np. drętwienie okolicy krocza, może to wynikać z rodzaju siodełka. Sprzedawca dysponuje szerokim wyborem siodełek i chętnie pomoże w dokonaniu odpowiedniego wyboru.

INSTALACJA KARBONOWEGO SIODEŁKA I SZTYCY PODSIODŁOWEJ

- Części karbgonowe smaruj jedynie smarami do tego przeznaczonymi.
- Do poprawnego montażu użyj jedynie specjalnego kleju FSA.

INSTALACJA LINEK HAMULCOWYCH DO ROWERÓW GÓRSKICH I CROSSOWYCH

Hamulec Przedni:

- Włóż koniec kabla do dźwigni hamulca.
- Przełóż kabel przez pancerz a nastepnie poprowadź do uchwytu hamulca , przeprowadź przez „fajkę". Przykręć śrubą zostawiając wymagany odstęp pomiędzy klockami hamulcowymi a obręczą.
- Naciśnij hamulec i sprawdź czy obydwa klocki hamulcowe działają jednocześnie. Sprawdź czy klocki hamulcowe nie ocierają o obręcz.
- Nadmiar linki hamulcowej utnij na długości około 10 cm za śrub mocującą linkę hamulca.
- Założyć nasadkę ochronną na koniec kabla i zaciśnąć ją szczypcami.

Hamulec tylny:

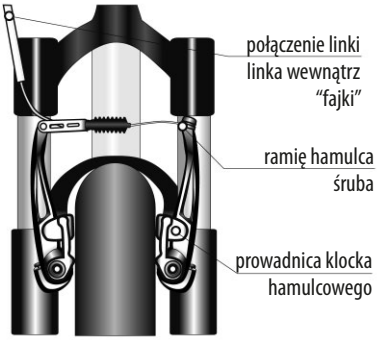
- Procedura jest podobna jak montaż linki hamulca przedniego.

HAMULCE (V-BRAKE)

- Klocki hamulcowe powinny być w odległości 2-4 mm od obręczy. Zwykle tylna dźwignia hamulca jest zamontowana po prawej a przednia dźwignia po lewej stronie kierownicy.
- Aby dopasować dobrze odległośc hamulca posłuż się śrubami regulacyjnymi umieszczonymi po obu stronach hamulców V-breake. Aby oddalić klocek hamulcowy od obręczy wkręć śrubę, aby przybliżyć klocek hamulcowy do obręczy wykręć śrubę. Należy pamiętać o równoległej pracy obu ramion.
- Klocki hamulcowe nie powinny dotykać opony.

Uwaga: Dźwignia hamulca umieszczona po prawej stronie kierownicy powinna obsługiwać hamulec tylny, natomiast dźwignia zamontowana z lewej strony hamulec przedni.

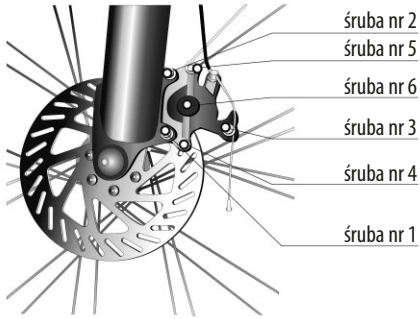
Uwaga na dźwignię hamulca – musi być przykręcona do kierownicy tak aby nie obracała się. Luźne zamocowanie może powodować niebezpieczeństwo poprzez osłabienie siły hamowania co prowadzić może do niekontrolowanych wypadków.



HAMULCE TARCZOWE

- śruba nr 1 i 2 trzyma mocuje hamulec do widelca
- śruba nr 3 mocuje linkę hamulca
- śruba nr 4 i 5 mocuje dystans zacisku hamulca od widelca
- śruba nr 6 jest odpowiada za regulację dystansu okładzin od tarczy hamulca

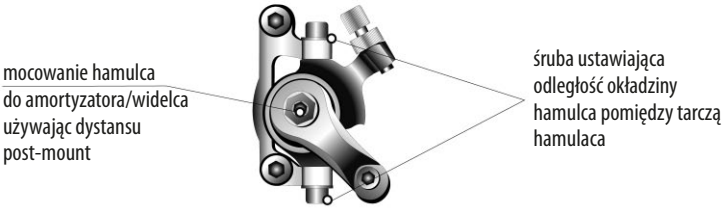
Uwaga: siłę hamowania można ustawić na dźwigni hamulca!!



Hamulec tylny

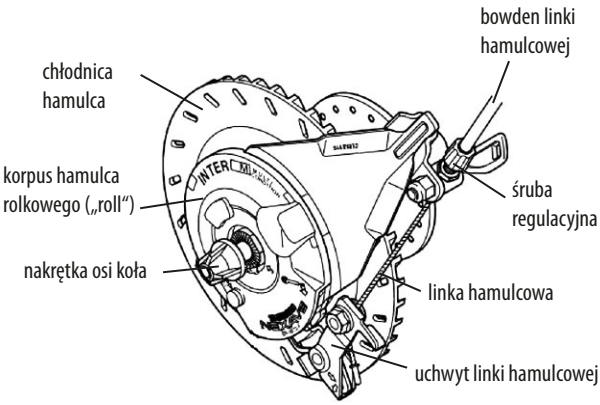
mocowanie hamulca do amortyzatora/ widelca używając dystansu post-mount
śruba ustawiająca odległość okładziny hamulca pomiędzy tarczą hamulaca

Hamulec przedni


mocowanie hamulca do amortyzatora/widelca używając dystansu post-mount
śruba ustawiająca odległość okładziny hamulca pomiędzy tarczą hamulaca

HAMULEC ROLKOWY („ROLL")

Hamulce rolkowe są instalowane na rowerach miejskich. Hamulce te nie potrzebują niemal żadnej regulacji. Jeżeli trzeba wyregulować hamulce, należy użyć śruby regulacyjnej i precyzyjnie nastawić długość linki hamulcowej. Aby zwolnić hamulec, obrócić śrubę regulacyjną w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Aby naciągnąć mocniej linkę hamulcową, należy obracać tą śrubą w kierunku ruchu wskazówek zegara. Upewnić się, że koło może obracać się swobodnie (ze zwolnioną dźwignią hamulca). Jeżeli hamulec hamuje, wydłużyć nieco linkę hamulcową obracając śrubą regulacyjną w kierunku ruchu wskazówek zegara.



POLSKI

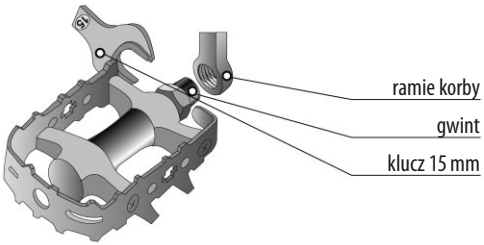
DŹWIGNIE HAMULCOWE

Dźwignie hamulcowe służą do obsługi hamulców. Zazwyczaj rowery miejskie lub trekingowe mają dwie dźwignie hamulcowe, które są zamontowane na kierownicy. Ich pozycja powinna umożliwiać obsługę bez większego wysiłku. Dźwignie zamulcowe powinny być zamontowane w zasięgu rąk rowerzysty. Pozycję dźwigni hamulcowych można ustawiać poziomo i pionowo.

WAŻNE: Ważna jest sprawność hamulców. Dlatego należy dokładnie zapoznać się z układem hamulcowym roweru jeszcze przed pierwszą jazdą. Przed każdą jazdą należy starannie skontrolować hamulce. Należy pamiętać, że na rowerach miejskich i trekingowych często PRZEDNI hamulce obsługuje się PRAWĄ dźwignią hamulcową a TYLNY hamulec obsługuje się LEWĄ dźwignią hamulcową (na rowerach górskich jest przeważnie odwrotnie).

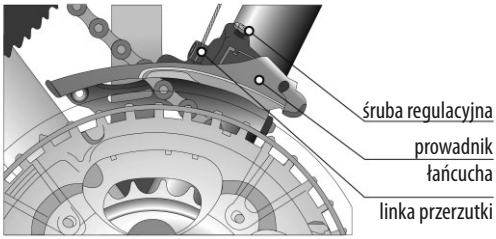
INSTALACJA PEDAŁÓW

- Pedały są oznaczane jako „R" i „L" na przedniej stronie
- Nasmaruj gwint pedału. - Przykręcić pedał oznaczony jako „R" poprzez obrót w prawo (po stronie mechanizmu korbowego). - Przykręcić pedał oznaczony „L", obracając w lewo do lewej dźwigni.
- Mocno dokręcić pedał za pomocą klucza nr 15.
- Po około 50 km jazdy znowu dokręcić oba pedały.



PRZERZUTKA PRZEDNIA I KORBA

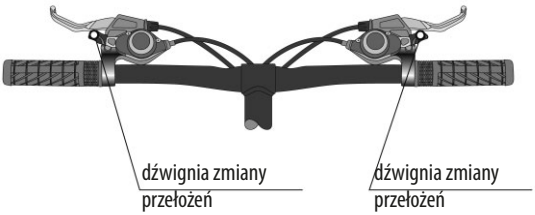
System przedniej przerzutki pozwala na zmianę przełożeń w mechanizmie korbowym. Podczas zmiany biegów należy tylko pedałować do przodu. Im bardziej płynny ruch i równy rytm pedałowania tym lepsza zmiana przełożeń.System wyposażony jest w dźwignie zmiany biegów umieszczoną na kierownicy- przerzutkę przednią po lewej stronie kierownicy. Po prawej stronie kierownicy znajdować powinna się manetka zmiany przełożeń przerzutki tylnej, która to współpracuje z 6–7–8 lub 9 i 10 zębatkami.



Przed pierwszą jazdą na rowerze należy zaznajomić się z działaniem przełożeń oraz wypróbować i nauczyć się zmiany biegów w bezpiecznych warunkach jezdnych. Nie należy zmieniać biegów podczas mocnego pedałowania (z dużym naciskiem na pedały) grozi to zerwaniem łańcucha. Nie należy też zmieniać biegów podczas pedałowania do tyłu, może to spowodować zablokowanie łańcucha. Łańcuch może też spaść z zębatek lub korby.
Zalecenie: Należy pamiętać o tym aby łańcuch pracował w lini prostej do zębatek lub zbliżony był do lini prostej. Należy unikać powstawania dużych kątów pomiędzy łańcuchem a trybami.

PRZERZUTKA PRZEDNIA

- Prowadnica łańcucha przerzutki przedniej musi znajdować się 1-3 mm nad największym trybem korby.
- Kiedy dźwignia przerzutki (z lewej) jest na najmniejszej zębatce korby , sprawdź, czy linka nie jest zbyt luźna. Jeśli tak naciągnij ją. Linka może zostać naciągnięta poprzez odkręcenie śruby na przerzutce naciągnięcie linki (najlepiej szczypcami) i ponowne zakręcenie śruby mocującej linkę.
- Jeżeli łańcuch spada z największej koronki korby na zewnątrz należy poprzez wkręcenie śruby blokującej odchylenie wózka przerzytki zablokować jego wychylenie. Wkręcić śrubę o dwa obroty i sprawdzić wychylenie przerzutki, jeśli jest ono zbyt duże należy czynność powtórzyć.



POLSKI

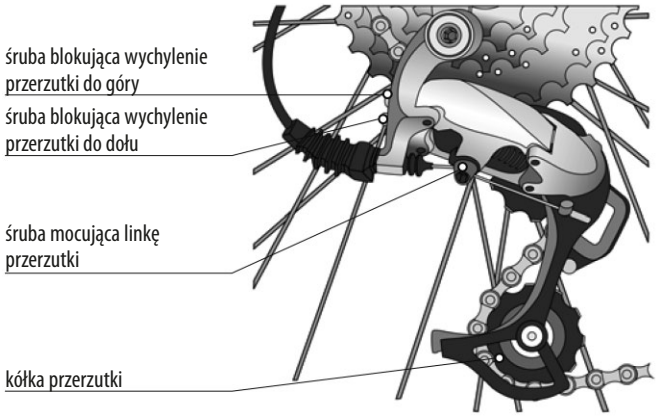
PRZERZUTKA TYLNA

- Podnieść tylne koło, obracając je zmienić pozycję łańcucha na najmniejszy tryb kasety. Jeśli łańcuch nie przeszedł na najmniejszy tryb kasety a linka jest naciągnięta należy poluzowac linkę. Jeśli linka jest luźna a łańcuch nadal nie chce przesunąć się na najmniejszy tryb kasety należy odkręcić śrubę blokującą odchylenie przerzutki w dół.
- Aby zmienić przełożenie na większy tryb należy pociągnąć za dźwignię całkowicie do przodu, aż do zmiany położenia łańcucha na większym trybie. Pociągnij dźwignię w prawo do tyłu, łańcuch powinien płynnie zmienić położenia na mniejszy tryb. Jeśli łańcuch nie zmienia przełożeń płynnie wyreguluj przerzutki poprzez pokrętło przy manetkach zmiany biegów lub poprzez śrubę znajdującą się na tylnej przerzutce (opcjonalnie)

Uwaga: W przypadku rowerów wyposażonych w system zmian przełoże indeksowych (wewnątrz piasty) – patrz zalecane czynności przez producenta.

PONOWNE USTAWIENIE LINKI ZMIANY BIEGÓW

- Może się zdarzyć, że linka rozciągnie się, spowoduje to niepoprawne działanie przerzutki. Należy wówczas, zmieniając przełożenia przenieść łańcuch na najmniejszy tryb, odkręcić śrubę mocującą linkę, naciągnąć ją ponownie i mocno dokręcić.


śruba blokująca wychylenie przerzutki do góry
śruba blokująca wychylenie przerzutki do dołu
śruba mocująca linkę przerzutki
kółka przerzutki

REGULACJA ŁOŻYSK

Rower górski posiada cztery zestawy łożysk, które wymagają regulacji i smarowania.

1) stery kierownicy
2) wkład suportu
3) łożyska piasty koła
4) łożyska pedałów

Serwisuj łożyska, zwłaszcza po jeździe w trudnym terenie. Serwis łożysk zależy od ilości przejechanych kilometrów oraz od warunków atmosferycznych w jakich rower był użytkowany. Istnieją również zamknięte systemy łożysk których nie należy rozbierać, nie wymagają one smarowania. Należy pamiętać o usuwaniu wszelkich zabrudzeń z połączeń łożysk z rowerem. Przedostające się zabrudzenia mogą powodować nieprzyjemne trzaski oraz doprowadzić do niszczenia gwintów powodując zatarcia.

STERY KIEROWNICY

- Stery powinny być dokręcone dobrze, nie powinny być luźne. Powinny swobodnie się obracać.
- Jeśli łożyska wymagają regulacji należy odkręcić nakrętkę kontrującą dokręcić lub poluzować bierznie, następnie skontrować mocno nakrętką kontrującą. Sprawdzić poprawnoć działania.
- Aby nasmarować łożyska należy odkręcić nakrętkę kontrującą oraz odkręcić bierznię wyjąć łożysko górne. Zdjąć widełki wyczyścić dolną bierznię wewnętrzną, wyczyścić łożyska. Nałożyć smar na łożyska włożyć widelec. Następnie nałożyć smar na łożysko górne nakręcić bierznę, nałożyć uszczelkę oraz nakręcić nakrętkę kontrującą.Sprawdzić poprawne działanie sterów.

MONTAŻ WSPORNIKA KIEROWNICY W SYSTEMIE AHEAD

- Poluzować śruby z przodu i boku w kierownicy i śrubę górną. Ustaw prosto względem koła wspornik kierownicy.
- mocno dokręcić śrubę górną tak aby nie było luzów a kierownicą lekko się obracała.
- Skręć śruby mocujące wspornik kierownicy- wkręcaj śruby na przemian tak aby rozłożyć siłę docisku równomiernie.
- Uwaga: Sprawdzaj regularnie czy nie pojawiają się luzy na systemie sterowym. Jeśli luzy nie są do wyeliminowania zgłoś się do autoryzowanego punku serwisowego.

PIASTY

- Zdejmij szybkozamykacz z piasty.
- Odkręcić nakrętki kontrujące piasty, podkładki oraz łożyska. Wyczyść cały system i sprawdź czy nie ma uszkodzeń wewnątrz wkładu. Mogą one powodować zatarcia lub nieprawidłową pracę piasty.
- Sprawdź, czy nie ma uszkodzeń lub korozji na łożyskach kulkowych.
- Nasmaruj łożyska oraz bierznie wewnątrz piasty.
- Wciśnij z powrotem łożyska nałóż uszczelki oraz nakrętkę i nakrętkę kontrującą. Zakręć pierwszą nakrętkę tak aby oś piasty swobodnie się obracała ale nie posiadała luzów. Przykręć nakrętkę kontrującą. Zamontuj szybkozamykacz.

ZACISKI

Mimo że mechanizm zacisków jest prosty, ich niewłaściwe stosowanie jest częstą przyczyną wypadków. Upewnij się, że dźwignie zaciskowe obu zacisków skierowane są w przeciwną stronę roweru niż łańcuch.

Bezpieczne zaciśnięcie elementów:

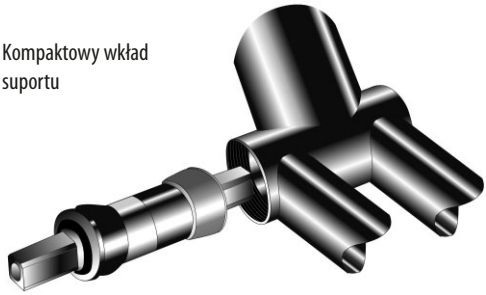
- Pociągnij za dźwignię zacisku. Na dźwigni powinien być widoczny napis „Open" (Otwarta). Jeśli chcesz zacisnąć zacisk piasty, dociągnij dźwignię z powrotem. Na zewnętrznej stronie dźwigni powinien być widoczny napis „Close" (Zamknięta). Na początku procesu zaciskania, mniej więcej do połowy, zacisk powinien pracować lekko, bez konieczności np. przytrzymania roweru.
- Następnie siła niezbędna do przesunięcia dźwigni może znacznie wzrosnąć.
  Pod sam koniec dźwignia może pracować bardzo ciężko, dlatego należy użyć opuszka kciuka, opierając pozostałe palce o jedną z nieruchomych części, np. widelec lub tylną część ramy, nigdy jednak o tarczę hamulcową ani szprychy. W pozycji końcowej dźwignia powinna być równoległa do roweru i nie powinna wystawać w bok. Dźwignia powinna być dociągnięta blisko ramy, tak aby nie uległa przypadkowemu otwarciu.
- Sprawdź, czy dźwignia jest bezpiecznie zaciągnięta.
  Naciśnij koniec dźwigni, próbując obrócić ją dookoła. Jeżeli możesz obrócić dźwignię, oznacza to, że koło nie zostało bezpiecznie skręcone. Otwórz ponownie dźwignię i w celu zwiększenia momentu obrotowego obróć nakrętkę dociągającą o pół obrotu.
- Zamknij dźwignię i sprawdź, czy koło jest odpowiednio skręcone. Jeśli nie można dalej obrócić dźwigni, koło zostało skręcone prawidłowo.
- Na koniec podnieś rower tak, by koła znajdowały się kilka centymetrów nad ziemią, i od góry lekko uderz w oponę. Jeżeli koło zostało prawidłowo skręcone, będzie stabilnie usytuowane w widelcu.

UWAGA: Zaciski, które nie zostały zaciśnięte w sposób prawidłowy, mogą z powodu odblokowania zaciśniętych elementów stać się przyczyną wypadku.
Jeżeli rower wyposażony jest w sztywną oś, należy dokładnie przeczytać dokumentację dostarczoną przez producenta widelca i kół. Niezbędnych informacji powinien udzielić również sprzedawca roweru.

WKŁAD SUPORTU

Rower wyposażony jest w wkład suportu. Jest to system uszczelniony. Należy jedynie sprawdzić co jakiś czas czy korba nie posiada luzów. Jeśli tak skontaktuj się z autoryzowanym punktem serwisowym. **Uwaga:** montaż lub serwis wkładu suportu wymaga specjalnych kluczy.

Kompaktowy wkład suportu



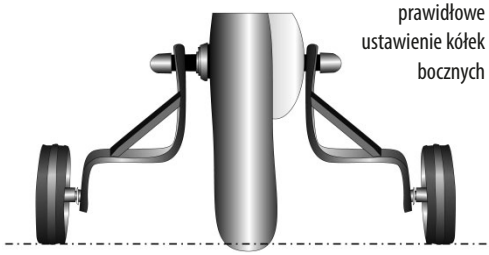
PEDAŁY

- Obróćić każdy pedał i sprawdź czy nie posiada luzów lub nie wydaje nieporządanych dźwięków. Jeśli pojawia się luz na pedałach lub działają one głośno należy przeprowadzić ich serwis.
- Odkręcić pedał z korby, zdjąć pokrywę ochrony, zabezpieczania i uszczelniania nakrętki. Odkręcić stożek wyjąć śruby z rdzenia pedału. Oczyścić wszystkie części które są nasmarowane. Sprawdzić czy nie ma żadnych pęknięć na osi. Nasmarować łożyska wieniec i włożyć z powrotem łożyska, zabezpieczenia , uszczelki i nakrętki. Skręcić ponownie tak aby pedały nie posiadały luzów oraz swobodnie się obracały. Zamontować pedały do korby.

ROWERY DZIECIĘCE

Rowery dziecięce produkowane są zgodnie z normami europejskimi EN ISO 8098, które są przeznaczone dla rowerów o maksymalnej wysokości siedzenia 435 mm i mniejszym niż 635mm.

prawidłowe ustawienie kółek bocznych



Rowery dziecięce przeznaczone są do wykorzystania jedynie na placach zabaw, na terenach zamkniętych i wyłącznie pod nadzorem jednego z rodziców lub opiekunów. Kiedy dziecko jest pozostawione bez opieki na rowerze może prowadzić to do poważnych obrażeń lub śmierci.

NIGDY NIE ZOSTAWIAJ DZIECKA BEZ OPIEKI!!!

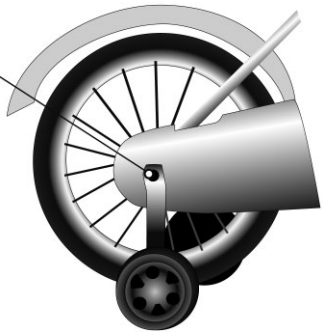
Zdecydowanie zalecamy, aby zawsze używać kasku z homologacją. Zalecane obciążenia dla roweru dziecięcego to 25kg w tym żadnego bagażu. Przed pierwszą jazdą, należy zwrócić uwagę na prawidłowe skonfigurowanie nowego roweru dziecka.

Ustawienie wysokości siodełka, tak aby dziecko wygodnie dotykało do kierownicy i nie siedziało zbyt prosto lub przeciwnie, aby nie leżało zbyt do przodu na rowerze. Nigdy nie podnosić kierownicy powyżej zaznaczonej linii (zapisane w formie pisemnej STOP lub MAX). Dokładnie wyjaśnić dziecku, że rower posiada tylne hamulce w pedałach oraz, że dźwignia hamulca przedniego umieszczona jest po prawej stronie kierownicy. Nie pozwól używać dziecku jedynie hamulca przedniego.

SPECJALNE WYPOSAŻENIE ROWERÓW DZIECIĘCYCH

Rowery dziecięce wyposażone są od producenta w koła stabilizujące (kółka). Koła stabilizujące służą do ułatwienia jazdy dla dzieci które nie potrafią jeździć samodzielnie na dwóch kółkach. Pozwalają one uczyć łapać równowagę i lepiej kontrolować rower. Dziecko może poświęcić więcej czasu i uwagi na działanie hamulca, pedałowanie i kierowanie rowerem. Przed pierwszą jazdą konieczne jest sprawdzenie stabilności kół, czy wszystkie śruby są dobrze dokręcone do ramy i kółek. Źle przykręcona śruba może spowodować nieprawidłowe i niestabilne działanie kół. Luźne nakrętki mogę powodować niestabilną jazdę. Mogą doprowadzić do upadku, obrażeń ciała lub nawet śmierć.

użuć klucza
nr 14 lub 15



Rower wyposażony jest w hamulec umieszczony w pedałach co wpływa na większą kontrolę nad rowerem oraz naukę płynnego pedałowania. Należy nauczyć dziecko jak działają hamulce rowerowye. Dlatego należy poświęcić wystarczająco dużo czasu aby nauczyć dziecko ich działania przed pierwsza jazdą na rowerze. Aby zatrzymać rower konieczne jest obrócenie pedałów do tyły co spowoduje zatrzymanie roweru. Mocne naciśnięcie na pedały do tyłu spowoduje zablokowanie koła tylnego.

AMORTYZATOR

Jeśli chcesz, aby amortyzator działał bezawaryjnie należy usuwać najczęściej jak to możliwe brud i kurz z goleni górnych. Zapobiega to przedostwaniu się brudu do wnętrza golenii. Do usuwania brudu należy użyć szmatki lub miękkiej szczoteczki oraz wody z mydłem tak aby usunąć osad na goleniach oraz uszczelkach oringowych.
UWAGA: W przypadku mycia wodą należy zwrócić uwagę aby woda nie przedostawała się do środka amortyzatora. Wpływa to bezpośrednio na jakośc działania amortyzatora. Należy unikać też mycia amortyzatora pod ciśnieniem.

SMAROWANIE WIDELCA

Amortyzatory są zawsze smarowane przez producenta. Należy dbać o amortyzator serwisując go regularnie zwłaszcza gdy używany był w mokrych lub błotnistych warunkach. Jeśli nie masz doświadczenia w serwisowaniu amortyzatorów należy oddać amortyzator do autoryzowanego punku serwisowego.
UWAGA: Serwisowanie amortyzatorów wymaga specjalistycznych narzędzi.

RAMA AMORTYZOWANA

Należy pamiętać, iż rama amortyzowana wymaga serwisowania ruchomych części. Zwłaszcza łożysk i uszczelek. Należy sprawdzić stan ruchomych części, usunąć brud oraz dbać o cichą i bezawaryjną pracę elementów ruchomych. Ważne jest aby czyścić i smarować elementy ruchome ramy co 150 km. Nie zapomnij sprawdzić szczelność wszystkich śrub poszczególnych części i smarowania łożysk ślizgowych.

CZĘŚCI ROWERU WYMAGAJĄCE SMAROWANIA

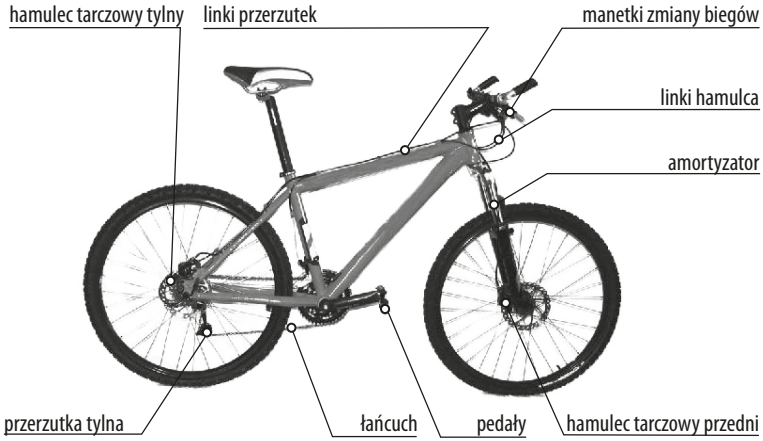
Rower posiada wiele części które należy regularnie smarować. Przed smarowaniem należy te części dokładnie oczyścić z zanieczyszczeń.

Części roweru, które wymagają smarowania:
- przerzutki
- łańcuch
- linki hamulca i przerzutek
- golenie amortyzatora
- gwint pedałów
- łożyska kierownicy

GWARANCJA – ZASADY OGÓLNE

1) **Firma BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o.** dostarcza swoje produkty z gwarancją.
2) **Firma BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o.** naprawi wszystkie szkody które wystąpiły w okresie gwarancji z powodu wadliwego materiału, technologii, budowy i montażu na własny koszt. Gwarancja nie obejmuje niewłaściwego użytkowania, konserwacji lub innych operacji niż podana przez producenta w instrukcji obsługi, niewłaściwego przechowywania lub nieprofesjonalnych napraw.
3) Produkt nie jest dostarczony do klienta w idealnym stanie i gotowy do jazdy- zapakowany w kartonie. Rower powinien być złożony przez doświadczoną obsługę.
4) Żądania gwarancji muszą być stosowane bezpośrednio. Serwis zobowiązany jest do przeprowadzenia naprawy w ramach gwarancji nie później niż w ciągu 30 dni. Okres gwarancji przedłuża się o czas naprawy gwarancyjnej.

Producent rowerów nie ponosi odpowiedzialności za szkody, które zaistniały w czasie gdy rower był eksponowany w sklepie lub za szkody powstałe w wyniku złego użytkowania lub serwisowania na własną ręką, poza autoryzowanym punktem serwisowym.
Należy stosować się do zasad instrukcji obsługi. Działania wykraczające poza informacje zawarte w instrukcji obsługi skutkują unieważnieniem gwarancji.



ZASADY GWARANCJI NA POSZCZEGÓLNE CZĘŚCI ROWERU

Rama i widelec przedni – Gwarancja dotyczy wad materiału, połączenia i korozji. Gwarancja nie może być stosowana do powstania szkody na skutek wypadku lub nieprofesjonalnych napraw. Odkształcenie ramy lub amortyzatora/widelca jest zawsze spowodowane przeciążeniem lub wypadkiem.

Manetki i kierwnica – Gwarancja dotyczy wad materiału. Nie podlega gwarancji w przypadku wyciągnięcia kierownicy poza linię bezpieczeństwa, nieprofesjonalne lub samodzielne modyfikacje niezgodne z budową roweru.

Wkład suportu – Gwarancja dotyczy wad materiału i jego obróbki cieplnej. Przeciążenie materiału lub samodzielne naprawy powodują utratę gwarancji.

Pedały – Gwarancja dotyczy wad materiału. Nie ma zastosowania gwarancji w przypadku barku serwisowania (smarowania) lub niprawidłowego zamontowania pedałów.

Opony – Gwarancja dotyczy wad produkcyjnych (obudowa, krzywe itp.)Nie stosuje się gwarancji w przypadku starcia bieżnika poprzez hamowanie lub otarcia klocków hamulcowych o oponę. Gwarancja nie ma zastosowania jeśli opona została przecięta lub ciśnienie w oponie było niskie lub zbyt wysykie.

Koła – Gwarancja obejmuje wady materiałowe (obręczy, przekładnię, koła zębatego, piast , szprych – w ciągu 30 dni), w tym wad wykończenia powierzchni.

Hamulce i przerzutki – Gwarancja dotyczy wad materiałowych. Nie ma zastosowania w przypadku złego ustawienia przerzutek, wygięcia podczas jazdy lub braku serwisowania.

Siodełko – Gwarancja dotyczy wad materiału. Zadrapania, przetarcia (siodełka i sztycy podsiodłowej) spowodowane przez ruch sztycą podsiodłową nie mogą być powodem do gwarancji.

Łańcuch – Gwarancja obowiązuje na wady materiału lub jego zerwania. Gwarancja nie obowiązuje jeśli łańcuch był nieserwisowany lub samodzielnie zmieniany.

Światła i odblaski – pęknięcia światła i odblasków nie podlegają gwarancji.

W pełni amortyzowana rama – Gwarancja obowiązuje wady materiału, połączeń spawanych i poszczególnych części ruchomych. Gwarancja nie może być stosowana w przypadku gdy:

- **nastapił upadek**
- **uszkodzenie powstało podczas zawodów**
- **nastapiło przeciążenie w ekstremalnych warunkach (trudnym terenie, jazda w wodzie i śniegu)**
- **narażano rower na długotrwałe warunki pogodowe (deszcz, słońce, przechowywanie w wilgotnym środowisku), (dotyczy lakieru i spawów)**
- **dwie osoby jechały na rowerze w tym samym czasie**
- **uzyto siły lub zniszczenie nastąpiło przez nieostrożne obchodzenie się ciężkimi narzędziami**
- **uprawiano skoki na rowerze podczas jazdy**
- **przeprowadzano nieprofesjonalne naprawy**

Gwarancja nie ma zastosowania do ruchomych części mechanizmu, jeśli te nie były serwisowane a rower był używany. Należy pamiętać aby części ruchome były regularnie serwisowane.

Uwaga: Jeżeli nie masz doświadczenia w naprawie zwrócić się do autoryzowanego punktu obsługi.

Każdy upadek może zagrażać życiu lub zdrowiu, lub może prowadzić do uszkodzenia roweru lub do innych osób. Nigdy nie należy ignorować tych ostrzeżeń podczas jazdy rowerem.

UWAGA

Reklamacje nie mogą być stosowane do czynności serwisowych roweru:

1. Luźna korba lub piasty (dokręcić śrubę centralną)
2. Luzy na kieronicy (dokręcić nakrętkę górną na mostku kierownicy)
3. Nieprawidłowe działanie hamulca może być spowodowane zużywaniem (należy sprawdzać działanie hamulców i przeprowadzać ich regulację)
4. Łańcuch spada (spowodowane jest to złum ustawieniem przerzutek)
5. Niewłaściwa praca manetek przerzutki (należy sprawdzić zamontowanie linek przerzutki i ich ułożenie w pancerzach)
6. Luz na piastach kół (skontrować stożki piast)

OKRES GWARANCYJNY

Gwarancja na ramę – 24 miesiące Gwarancja na komponenty rowerowe – 24 miesiące

ZASADY OGÓLNE

Firmy BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o. potwierdza, że rowery z wymienioną serią i numer produkcyjnym jest produkowany zgodnie z normami i dyrektywami technicznymi. Firma zapewnia gwarancję na ten rower począwszy od daty sprzedaży klientowi detalicznemu. Okres gwarancji przedłuża się o czas naprawy przeprowadzony w ramach niniejszej gwarancji. Spółka ponosi koszty napraw wszystkich usterek, które wystąpiły w tym czasie z powodu wadliwego materiału, budowy i montażu. Firma wykonuje naprawy gwarancyjnej w terminie określonym przez odpowiednie przepisy prawne.

WARUNKI GWARANCJI

- Produkt musi być używany zgodnie z jego przeznaczeniem
- Produkt musi być odpowiednio przechowywany i konserwowany zgodnie z instrukcją obsługi
- Należy prawidłowo wypełnić świadectw gwarancji. Podczas rozpatrywania gwarancji rower musi posiadać niniejszą gwarancję. Musi być czysty i kompletny.
- Gwarancja musi posiadać pieczęć sklepu który go sprzedał

BRAK GWARANCJI MA MIEJSCE GDY

- Jeśli okaże się, że uszkodzenia produktu nie były spowodowane z winy producenta, ale przez użytkownika (w wypadku, nieprofesjonalnych napraw, niewłaściwego przechowywania, itp.)
- Jeżeli data gwarancji wygasła
- Jeśli produkt nie był właściwie użytkowany i utrzymywany zgodnie z instrukcją obsługi
- Jeśli gwarancja nie posiada prawidłowo wypełnionego świadectwa gwarancji lub właściciel nie posiada gwarancji na rower
- Gwarancja nie ma zastosowania do indywidualnych części roweru

Sommaire:

Introduction 160

Terminologie de base d'un velo 161

Les 150 premiers kilometres 164
Pourquoi faire le rodage et pourquoi justement 150 km? 164
Ce qu'il faut surveiller pendant le rodage 164
Comment utiliser son velo pendant le rodage? 165
Outils dont vous ne pouvez vous passer 166

Instructions de base 166

Instructions de montage 170
Couples de serrage recommandés pour les pièces des vélos 170
Réglage du vélo suivant les besoins du cycliste 172
Montage de la roue avant 172
Montage du guidon 172
Montage de la selle 173
Réglage de la position et de l'inclinaison de la selle 174
Réglage de la hauteur correcte de la selle 173
Montage de la tige de selle en carbone 175
Montages des cables de frein 175
Reglage des frein (freins "v-brake") 175
Montage de la pedale 177
Fonctionnement des derailleurs avant et arriere 177
Derailleur avant 177
Derailleur arriere 178
Nouvelle reglage du cable 178
Reglages des roulements 178
Fixations a serrage rapide 179
Pedalier 180
Velos d'enfants 180
Graissage 181

Garantie - principes generaux 182
Reconnaissance de la garantie - cas concrets 183
Importants avertissements 184
Bon de garantie 184
Principes generaux 184
Conditions de la garantie 184
Disparition du droit a la garantie 184

Cher Client,

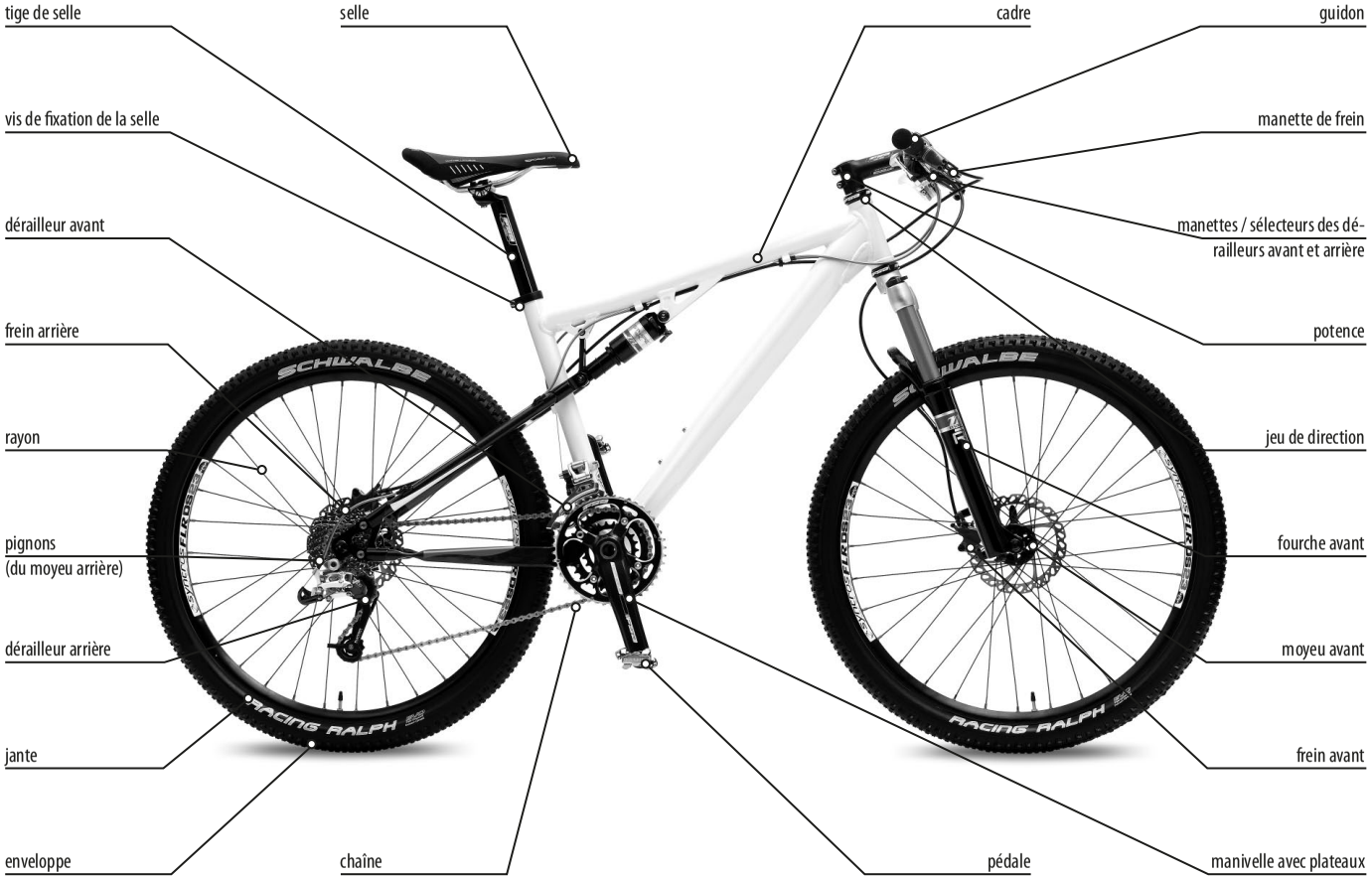
La société BIKE FUN INTERNATIONAL vous remercie d'avoir acheté un de ses produits, ce vélo, équipé de composants de qualité fabriqués par des sociétés renommées. Ce VTT est adapté à une utilisation tout-terrain et n'est pas destiné à être utilisé de façon courante sur les voies routières s'il n'est pas équipé de pare-boue et d'éclairage. Les vélos tout terrain ou les vélos de trekking (city bike) équipés de pare-boue et d'éclairage peuvent être utilisés sur les voies routières. L'usage de bicyclette sur la voie publique est régi par les dispositions légales en vigueur (par exemple en matière d'éclairage et de catadioptres).
Ce vélo ne peut être utilisé que dans l'objectif pour lequel il a été fabriqué.
Cette notice d'utilisation, qui comprend également le document de garantie et les conditions de la garantie, vous aidera à maintenir votre vélo en bon état de fonctionnement. La société BIKE FUN INTERNATIONAL, fabricant de votre nouveau vélo, vous souhaite de nombreux kilomètres passionnants et en toute sécurité.

BIKE FUN INTERNATIONAL s.r.o.
Areál Tatry 1445/2
742 21 Kopřivnice
République tchèque
tel.: +420 591 003 630
fax: +420 591 003 600
info@bikefunint.com
www.bikefunint.com

Avertissement général

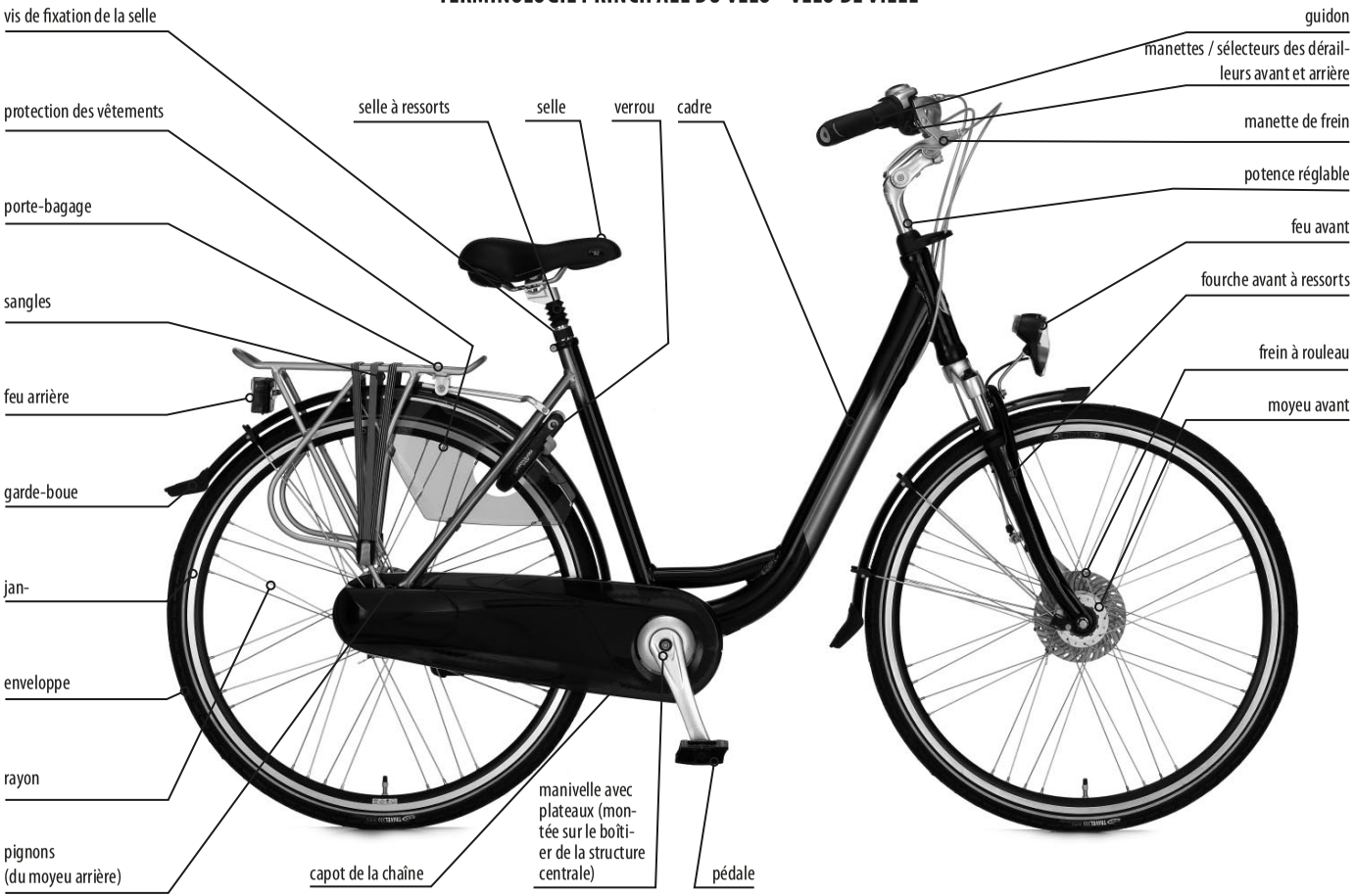
Le cyclisme peut présenter des risques malgré toute l'attention prêtée. Pour éviter tout problème, il est indispensable d'assurer une maintenance soignée du vélo car elle réduit le risque d'accident et de blessure. Cette notice d'utilisation comprend de nombreux avertissements et mises en garde relatives aux conséquences d'une maintenance négligée ou de l'absence de contrôle technique régulier de votre vélo. Nombre de ces avertissements et mises en garde signifie: „Vous pouvez perdre le contrôle du vélo et tomber". Comme une blessure grave ou même la mort peut être la conséquence d'une telle chute, ces mises en garde ne devraient jamais être oubliées. Nous recommandons d'utiliser un casque de protection certifié lorsque vous utilisez le vélo.

TERMINOLOGIE DE BASE D'UN VELO

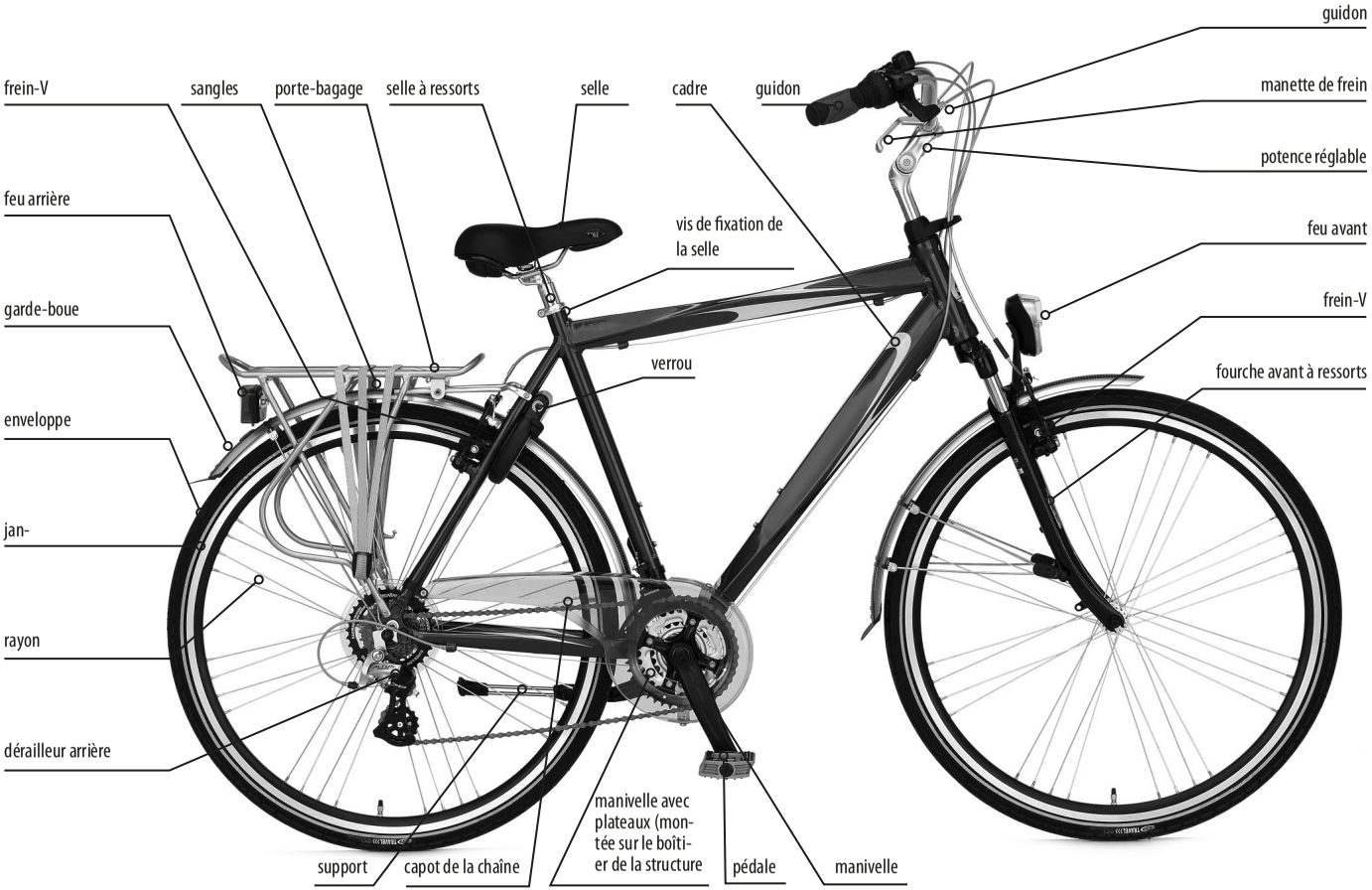


Remarque: L'équipement d'un vélo varie en fonction de sa catégorie!

TERMINOLOGIE PRINCIPALE DU VÉLO –VÉLO DE VILLE



TERMINOLOGIE PRINCIPALE DU VÉLO – VÉLO DE TREKKING



DIFFERENTES CATEGORIES DE VELOS ET LEUR UTILISATION:

Vélos d'enfant ISO 8098: tous les vélos d'enfant jusqu'à la taille 20" sont destinés à une utilisation sur les terrains de jeu et aires délimitées et seulement sous la surveillance des parents ou d'une personne responsable. La charge recommandée pour les vélos d'une taille 20" est au maximum de 30 kg; d'une taille 24", au maximum 45 kg.

Vélos MTB ISO 4210-2: ils sont destinés à une utilisation sportive tout terrain. La charge recommandée est inférieure à 100 kg.

Vélos de trekking et de ville ISO 4210-2: ils sont destinés à une utilisation sur les voies routières et un terrain facile, plutôt orientés vers le tourisme et les loisirs. La charge recommandée est inférieure à 120 kg.
Si le poids de l'utilisateur et ses bagages dépassent cette valeur, contactez votre vendeur qui réalisera, si nécessaire, les réglages et modifications nécessaires.

BAGAGES

Il existe différentes manières de transporter des bagages sur un vélo. Premièrement, votre choix dépendra du poids et du volume du bagage ainsi que du vélo que vous avez l'intention d'utiliser. Les pratiquants du vélo tout terrain et les cyclistes effectuant des compétitions utilisent habituellement un sac à dos. Prenez conseil auprès de votre revendeur pour savoir quel porte-bagage convient à votre vélo. Confiez si possible son installation au personnel qualifié du point de vente.

TRANSPORT DES ENFANTS

Le siège enfant est fixé au châssis du vélo. Les fixations sont souvent conçues pour des utilisations occasionnelles et le siège enfant peut ainsi être fixé à presque tous les vélos munis des accessoires nécessaires.
Informez-vous sur la réglementation en vigueur dans votre pays quant au transport des enfants. Pour d'éventuelles questions, prenez contact avec votre revendeur.
Il est généralement interdit de raccorder une remorque enfants au vélo.
Déplacez-vous toujours avec vigilance sur les voies de communication publiques et respectez les règles de circulation afin d'éviter votre mise en danger ou celle d'autrui.
Ces règles peuvent différer selon les régions et les pays.

LES 150 PREMIERS KILOMETRES

Les 150 premiers km peuvent être définis comme le tour de chauffe pendant lequel le cycliste découvre ses 1ères émotions ainsi que les sensations d'un nouveau sport et il permet d'autre part de tester la fiabilité d'utilisation et la durée de vie du vélo.

POURQUOI FAIRE LE RODAGE ET POURQUOI JUSTEMENT 150 KM?

Un peu de théorie ne peut tuer personne. Chaque mécanique respecte pendant son utilisation une certaine loi régissant le nombre de pannes en fonction de la durée de son utilisation. Les mécanismes se comportent de façon plus ou moins efficaces selon une courbe, appelée courbe des taux de panne et qui présente trois zones d'utilisation considérablement différentes. Au début, le nombre de pannes décroît rapidement. Cette étape est suivie par une longue période où les pannes apparaissent uniformément. Dans la troisième zone, les pannes apparaissent de plus en plus souvent.
Le rodage est la première zone. La seconde zone représente l'étape d'utilisation optimale. Une utilisation engendrant un minimum de pannes est la récompense des soins et de l'entretien que vous apportez à votre vélo. La période de rodage, qui demande une plus grande surveillance et qui est identifiée par le chiffre 150 km, est déterminée sur la base des expériences de service et doit être considérée comme la période pendant laquelle il convient de réaliser le premier examen de garantie. On se base également sur le fait que des vélos plus onéreux ou plus souvent utilisés seront mieux entretenus par leurs propriétaires. Néanmoins, ne comprenez pas le terme « premier examen de garantie » comme étant le jour où quelqu'un regardera votre vélo pour la première fois. Car le technicien pourrait remplacer directement certaines pièces, par exemple une manivelle ou la fourche de direction par de nouvelles, et cela à vos frais. Car même une garantie à vie ne couvre pas les problèmes dus à un entretien négligé.

CE QU'IL FAUT SURVEILLER PENDANT LE RODAGE

Bien que le vélo soit correctement réglé avant sa première utilisation, la technologie de fabrication des pièces et leur montage exigent un certain temps d'utilisation nécessaire à la stabilisation du fonctionnement correct. De façon générale, tout ce qui bouge et tourne doit trouver et lisser son trajet et tout ce qui est mécaniquement fixé doit se poser et créer les surfaces de contact nécessaires. Suite au lissage des surfaces de contact, des jeux dans les boîtiers de rotation ou de glissement se créent et les jonctions solides sont parfois libérées.
Qu'est-ce-que cela veut dire? Le pédalier peut sembler un peu dur au début mais, après un certain temps, il présente un jeu considérable. La même chose se produit pour la tige de selle qui, au début, est un peu difficile à bouger lors du réglage en hauteur de la selle. Le manque d'entretien des différents ensembles à surveiller de près pourrait également avoir de graves conséquences sur la sécurité de l'utilisation. Recommandation: si suite à son utilisation des pièces ou des composants du vélo sont endommagés, remplacez-les sans attendre!!! Utilisez exclusivement des pièces de rechange d'origine que vous trouverez chez les concessionnaires autorisés!!!
Nous vous recommandons de faire régulièrement contrôler votre vélo au moins une fois par an dans un atelier de service autorisé! Après un accident, nous vous recommandons impérativement de faire inspecter votre vélo par des professionnels d'un atelier de service autorisé.

1. fixation des manivelles sur l'axe du pédalier

- serrez à l'aide d'une clé la vis / l'écrou de fixation des manivelles sur l'axe. Vérifiez périodiquement le contact des manivelles sur l'axe, au début avant chaque sortie, ensuite de temps en temps mais surtout à chaque fois que des bruits réguliers sont émis par le corps du pédalier ou si vous soupçonnez la présence d'un jeu. Le jeu créé suite à un serrage insuffisant des vis des manivelles sur l'axe (création d'une déformation du carré de la manivelle) ne donne pas droit à réclamation ou remplacement.

2. serrage des pédales dans les manivelles

- il est nécessaire de contrôler à l'aide de la clé n° 15, et non seulement après la première utilisation, que les axes des pédales soient correctement assis sur la surface des manivelles. Des pédales insuffisamment serrées sur les manivelles suite à l'endommagement du filet de serrage des manivelles ne donnent pas droit à réclamation ou remplacement.

3. composition du jeu de direction pour fourche filetée

- vérifiez avant chaque sortie le serrage de l'écrou de sûreté de la direction et, en frappant légèrement sur la roue avant, vérifiez qu'il n'y ait pas de jeu dans le logement qui pourrait au fur et à mesure détériorer les cuvettes du jeu de direction. Un serrage insuffisant et l'endommagement progressif des pièces de la direction ne donnent pas droit à réclamation ou remplacement.

composition du jeu de direction pour fourche non filetée

- vérifiez avant chaque sortie le serrage de la vis de la direction et, en frappant légèrement sur la roue avant, vérifiez qu'il n'y ait pas de jeu dans le logement qui pourrait au fur et à mesure détériorer les cuvettes du jeu de direction. Un serrage insuffisant et l'endommagement progressif des pièces de la direction ne donnent pas droit à réclamation ou remplacement.

4. vis de la potence

- il est nécessaire de serrer de temps en temps les vis de la potence et notamment la vis de serrage du guidon – un guidon qui tourne est très dangereux pour la conduite.

5. freins

- serrez avant la première utilisation les deux manettes de frein et contrôlez visuellement si les patins de frein avant et arrière sont correctement positionnés par rapport aux jantes – voir plus loin les instructions de base.

COMMENT UTILISER SON VELO PENDANT LE RODAGE?

De façon plus sensible et perceptive qu'avec un vélo déjà rodé. Roulez plutôt doucement au début, évitez les descentes extrêmes dans des terrains difficiles. Vous pourrez vous le permettre une fois que vous aurez vaincu l'incertitude et gagné en habileté dans la conduite de votre vélo. Il est très utile de faire pendant les premiers kilomètres les premières expériences, de surveiller le vélo puis régler et visser ensuite tout ce qui se libérera. Il faut donc toujours avoir des outils avec soi, rouler raisonnablement et agir doucement!
Grâce au réglage fin de la vis de réglage du dérailleur, normalement un demi-tour ou un tour entier, il est possible de rouler silencieusement. Le réglage du dérailleur avant se fait à l'aide de la vis d'arrêt du changement de vitesses mais la cause du problème réside parfois dans un câble trop ou pas assez tendu, ce qu'il faudra modifier. Il se peut également qu'une position incorrecte du guide du dérailleur frotte sur la chaîne ou qu'elle réduise la capacité du changement de vitesses. Le dérailleur avant doit être parallèle aux plateaux et à la bonne hauteur. Un réglage correct constitue une condition nécessaire mais non suffisante. Si la chaîne n'est pas en bon état, la commande ne peut fonctionner comme il faut. Un maillon rigide entraîne la réduction du

passage libre de la chaîne dans le guide, son mauvais déplacement vers les dents des pignons et se manifeste notamment sur les plus petits pignons par des élancements ou des sauts. De la même façon, une chaîne sèche, à cause de sa résistance mécanique, est difficilement utilisable et perturbe considérablement les changements de vitesse. Utilisez plutôt pour la lubrification de la chaîne des huiles liquides au téflon et à haute capacité à pénétrer dans les interstices ou des graisses spéciales pour chaînes. Les huiles mécaniques classiques sont certes beaucoup moins onéreuses mais la chaîne doit être complètement enduite, l'huile en excès doit être enlevée de la surface et il est malgré cela pratiquement impossible de prévenir la création de cambouis. Il est préférable de prêter une grande attention à la chaîne dès le début de l'utilisation et jusqu'à la fin de sa vie technique. Car si vous manquez le moment propice de son remplacement, il est pratiquement certain qu'il faudra également changer la cassette et peut-être aussi les plateaux (mais cela ne se produira certainement pas pendant les 150 premiers kilomètres).
Et n'oubliez pas: si, pour n'importe quelle raison, vous êtes amenés à démonter la chaîne, tous les maillons sont démontables sauf ceux avec un rivet noir. Les rivets de chaîne noirs sont d'un diamètre supérieur aux autres et leur extraction agrandit l'orifice du maillon de sorte que le serrage suivant du rivet n'a plus aucune chance d'assurer un fonctionnement fiable. Il est fort probable que la chaîne se désaccouplera de nouveau à cet endroit. N'utilisez les rivets noirs que pour le remontage, évitez-les toujours lors du démaillage.

OUTILS DONT VOUS NE POUVEZ VOUS PASSER

- clefs Allen 8, 6, 5, 4, 3, 2
- clefs plates fines 17, 14, 13
- tournevis en croix fin et plus grand
- leviers de montage
- clefs plates 15, 10 (2x), 9, 8
- clefs destinées au démontage du jeu de direction 40, 36, 34 (2x selon les dimensions nécessaires)
- ensemble de réparation des chambres à air
- pompe à air

Equipement additionnel

- dérive-chaîne HG
- extracteur de manivelles (et la clef plate correspondante)
- outil de libération des pignons 2x (fouets)
- clé de centrage
- enlèves-roue ou clefs spéciales pour cassettes
- clef à tube 14 fermée (15) mm
- fourche de centrage
- appareils de mesure de l'usure des chaînes et pignons.

De nombreux travaux d'entretien et de réparation nécessitent des connaissances professionnelles et des outils spéciaux.
Ne commencez jamais une modification de votre vélo si vous avez les moindres doutes sur vos capacités à achever les travaux.
Un service négligé peut mettre en danger votre vie ou votre santé ou entraîner des dommages à votre vélo ou à une tierce personne.

INSTRUCTIONS DE BASE

Avertissement: un vélo comporte plusieurs composants mobiles (roues à rayons, plateaux, chaîne,. . .) qui peuvent présenter un risque d'accrochage de membre, de cheveux ou de parties de vêtements lors de leur utilisation. Soyez donc très vigilants non seulement lors de l'utilisation courante du vélo mais aussi lors de son entretien.
Le vélo et ses composants ont une certaine durée de vie et les matériaux utilisés se fatiguent après un certain temps. Si la durée de vie d'un certain composant prend fin, il peut soudain devenir défaillant et provoquer des blessures graves ou la mort du cycliste. En cas d'apparition de tout signal indiquant la fin de vie d'un certain composant, il est nécessaire de le remplacer sans délai.
Un accident peut mettre fin prématurément à la durée de vie de différents composants du vélo. Ceux-ci peuvent subitement devenir défaillants et causer la perte de contrôle du vélo et mettre en danger votre vie ou votre santé ou provoquer des dommages sur votre vélo ou à un tiers.
Les parties pliées, surtout celles qui sont fabriquées en aluminium, peuvent se casser sans avertissement préalable. Elles ne peuvent pas être réparées ou redressées car il existe toujours un risque de rupture. Cela concerne surtout les fourches, le guidon, la potence, les manivelles et les pédales. En cas de doute, il vaut mieux remplacer ces éléments. Prenez contact avec votre revendeur.
Si votre vélo est muni de composants en carbone, il est impérativement nécessaire de faire vérifier professionnellement le vélo par votre revendeur après un accident. Le carbone est une matière extrêmement résistante et durable qui se distingue par un poids peu élevé. Grâce à ces qualités, il convient à la fabrication des pièces de haute qualité.
Néanmoins, le carbone est aussi très fragile et en cas d'accident il a tendance à se casser au niveau du pli. Si une pièce en carbone est exposée à une forte chute ou à une charge excessive, sa détérioration ne doit pas nécessairement se manifester à l'extérieur. Mais cela ne signifie pas qu'elle n'est pas endommagée. La détérioration des fibres en carbone intérieures ne doit pas nécessairement se manifester par des modifications sur la surface de la matière.

De ce fait, il est très dangereux d'utiliser les pièces en carbone ayant été exposées à une forte chute ou à une charge excessive. Les composants en carbone endommagés peuvent soudainement se casser et occasionner des blessures graves au conducteur. Si le châssis en carbone, la fourche ou un autre composant de votre vélo commence à émettre des bruits de claquement ou si vous y découvrez des écrasements, des déformations, des changements de couleur, des égratignures ou des rayures, n'utilisez en aucun cas le vélo jusqu'à ce que la pièce endommagée soit remplacée! Contactez sans délai votre revendeur et demandez-lui conseil quant à la situation. Les composants en carbone ne doivent jamais entrer en contact avec des températures élevées qui sont nécessaires par exemple lors d'une pulvérisation ou lors du décapage du vernis. Une telle température pourrait endommager le composant. Évitez aussi de ranger le vélo dans une voiture si elle est exposée à un fort rayonnement solaire. Ne rangez pas non plus votre vélo à proximité de sources de chaleur.

Fourche avant:

Les fourches tordues ou usées doivent être remplacées, il ne faut jamais les réparer.

Roue avant:

La roue doit être placée dans la fourche avant et dûment serrée à l'aide des écrous de sûreté. Le moyeu est protégé de l'humidité et des impuretés mais il faudrait le contrôler régulièrement notamment suite à l'utilisation du vélo dans des terrains difficiles (le terme „terrain difficile" sous-entend dans cette notice d'utilisation un terrain poussiéreux, boueux, raviné, etc.). La roue doit tourner librement si on la fait tourner manuellement, avec de très faibles frottements ou jeux. L'utilisation de fixations à serrage rapide des roues du vélo peut avoir pour conséquence la création d'un jeu ou la libération de la roue, ce qui peut endommager le vélo ou causer des blessures graves ou même entraîner la mort. Cela peut donc mettre en danger votre vie, votre santé ou entraîner des dommages à votre vélo ou à une tierce personne.

Pour cela il est indispensable de:

1) demander à votre vendeur de vous donner le procédé exact de montage et démontage sûr et sécuritaire des roues.
2) comprendre et appliquer les techniques correctes de fixation de la roue à l'aide des dispositifs de fixation rapide.
3) vérifier avant chaque utilisation si la roue est fixée de façon sécuritaire.
   L'enlèvement ou l'endommagement du système de serrage rapide est très dangereux et peut conduire à l'annulation de la garantie et à des blessures graves ou la mort. Le réglage incorrect du mécanisme de fixation à serrage rapide peut avoir pour conséquence des vibrations ou la libération de la roue, qui peuvent causer des blessures graves ou la mort.
4) vérifier avant chaque utilisation que la jante ne soit pas trop usée, ce qui pourrait mettre en danger votre vie ou votre santé et entraîner des dommages à votre vélo ou à une tierce personne.

Roue arrière:

La roue doit être placée dans la fourche arrière et dûment serrée à l'aide des écrous de sûreté. Le moyeu est protégé de l'humidité et des impuretés mais il faudrait le contrôler régulièrement, notamment suite à l'utilisation du vélo dans des terrains difficiles. La roue doit tourner librement si on la fait tourner manuellement, avec de très faibles frottements ou jeux. L'utilisation du vélo avec des fixations à serrage rapide peut avoir pour conséquence la création d'un jeu ou la libération de la roue qui peuvent mettre en danger votre vie, votre santé ou entraîner des dommages à votre vélo ou à une tierce personne.

Pour cela il est indispensable de:

1) demander à votre vendeur de vous indiquer le procédé exact de montage et démontage sûr et sécuritaire et qu'il vous fasse démonstration.
2) comprendre et appliquer les bonnes techniques de fixation de la roue à l'aide des fixations rapides.
3) vérifier avant chaque utilisation si la roue est fixée de façon sécuritaire.

L'enlèvement ou l'endommagement du système de fixation rapide peut avoir pour conséquence la création d'un jeu ou la libération de la roue qui peuvent mettre en danger votre vie ou votre santé et entraîner des dommages à votre vélo ou à une tierce personne.

Jante:

Conservez les jantes non endommagées et dûment centrées. Contrôlez régulièrement leur état et l'avancement de leur usure.

Etat d'usure

a) Système de sécurité – l'usure de la jante est indiquée par la profondeur de la ligne longitudinale de la surface de freinage. Dans le cas où la profondeur est faible, n'utilisez plus la jante et demandez à votre vendeur de la remplacer.

b) Système RDA – l'usure ou l'endommagement de la jante est indiqué à l'aide d'un liquide de couleur sortant des cavités de la jante. Dans ce cas, n'utilisez plus la jante et demandez à votre vendeur de la remplacer.

Pédalier / boite de pédalier:

Vérifiez l'ensemble central et chaque fois après avoir utilisé le vélo dans un terrain difficile. L'arbre doit tourner librement sans jeu latéral. La bague de sûreté doit être serrée et les roulements correctement graissés.

Guidon:

Adaptez-le pour un confort maximum et serrez suffisamment toutes les vis de la potence à l'endroit de passage du guidon dans la potence.

L'indication de la sortie minimale d'engagement ne doit pas être visible au-dessus du jeu de direction. L'endommagement du guidon peut avoir pour conséquence la perte de contrôle du vélo et une chute. La poignée du guidon desserrée peut mettre en danger votre vie ou votre santé et causer un dommage à votre vélo ou des tierces personnes. Nous recommandons de serrer les vis de fixation du guidon avec un couple de serrage de 7Nm. Si votre guidon est muni de rallonge de cintres, nous recommandons de les serrer à l'aide d'un couple de serrage de 7 Nm.

Dérailleur arrière et dérailleur avant:

Maintenez-les dûment réglés. Changez de vitesse seulement lorsque vous pédalez et dans une montée, essayez d'alléger vos jambes en changeant de vitesses (pour réduire la tension de la chaîne), évitez les coups sur le dérailleur arrière.
Si le dérailleur arrière ou le dérailleur avant sont mal réglés, ne changez jamais de vitesse pour arriver sur la roue dentée la plus petite ou la plus grande. Cela pourrait causer le blocage de la chaîne, suivi par une perte de contrôle et chute.

Chaîne:

- Mesurer régulièrement son jeu et changer de chaîne si cela s'avère nécessaire (environ après 1000 km).
- Graissez-la souvent et enlevez à l'aide d'un chiffon la graisse superflue. Nettoyez-la à l'aide d'une huile liquide.
- La durée de vie de la chaîne peut varier en fonction de la marque de la chaîne et des conditions d'exploitation.

Nous recommandons de faire changer la chaîne dans des ateliers d'entretien spécialisés. Pour les vélos à une vitesse, il est nécessaire de conserver une tension suffisante de la chaîne. Si la chaîne se libère, il est nécessaire de la tendre à nouveau. Tendez la chaîne en desserrant l'écrou de la roue arrière et tendez la chaîne en tirant la roue vers l'arrière. A la fin, serrez les écrous de la roue arrière.

Les vélos de ville sont d'habitude équipés d'un capot complet de la chaîne.
Ce capot protège la chaîne contre la boue et l'eau de pluie et le cycliste contre la graisse issue de la chaîne). Contrôlez régulièrement la tension de la chaîne. Ouvrez le capot de la chaîne et vérifiez la tension. Si vous appuyez sur la chaîne (entre la roue avant et arrière de chaîne) et celle-ci avance (en direction vers le haut ou le bas) approximativement de 10 mm, sa tension est optimale. Si la chaîne avance de plus de 10 mm, sa tension est très petite et il faut tendre plus la chaîne. Desserrez les vis arrière et déplacez la roue en arrière. Après ce réglage, resserrez les vis.

Les vélos de trekking ont pour la plupart un capot ouvert de la chaîne qui protège les cyclistes contre une chaîne graissée.

Pneus:

Gardez les pneus gonflés à leur bonne valeur, indiquée sur le côté de l'enveloppe du pneu. Utilisez une pompe à air manuelle ou à pied. Vérifiez que les pneus soient correctement insérés dans les jantes.
Ne gonflez jamais trop les pneus. Une pression excessive ferait sortir le pneu de la jante et causerait l'endommagement de la roue et des blessures au cycliste ou à des piétons ou observateurs. N'utilisez jamais les pompes à air des stations service pour gonfler votre vélo.

Manivelles et pédales:

Graissez occasionnellement les pédales, notamment après avoir utilisé le vélo dans un terrain difficile. N'essayez pas de redresser une éventuelle courbure des manivelles ou du plateau. Serrez après la première utilisation les vis des manivelles; contrôlez les vis du plateau et les axes des pédales. Ne continuez jamais à utiliser votre vélo si la manivelle se libère (le carré de la manivelle)

de l'axe central ou si la pédale se libère de la manivelle. Le droit à garantie ne concerne pas le jeu des manivelles et des pédales créé suite à un entretien insuffisant.

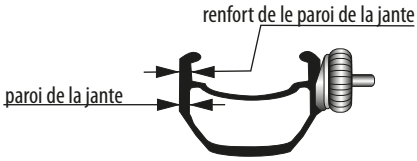
Cale-pieds:

L'utilisation de cale-pieds exige une certaine habileté. Si vous n'arrivez pas à les utiliser de façon automatique, un certain niveau de concentration est nécessaire, ce qui peut par la suite abaisser votre niveau d'attention pendant l'utilisation du vélo et avoir pour conséquence une perte de contrôle et la chute. Entraînez-vous à utiliser les cale-pieds uniquement en dehors des voies dangereuses et fréquentées. Ne serrez pas les cale-pieds tant que vous n'êtes pas sûrs de les utiliser sans problèmes. Ce type de pédales ne peut être utilisé qu'avec des chaussures spécialement adaptées et qui s'insèrent solidement dans les pédales. L'utilisation du vélo exige une connaissance parfaite de l'utilisation des pédales. Dans le cas contraire, votre attention est détournée de la conduite ce qui entraîne une perte d'attention conduisant à une perte de contrôle et la chute. Entraînez-vous à l'utilisation des cale-pieds uniquement en dehors des voies dangereuses et fréquentées.

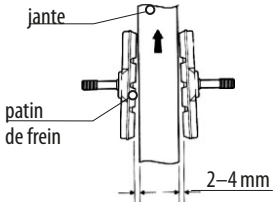
Freins:

Avertissement: pour les modèles de roues avec étriers V–brake ou autres freins de jante, il se produit une usure de la surface de freinage de la jante. C'est pourquoi il faut prêter attention à l'usure de la jante et du patin de frein. Vous trouverez sur nos modèles de vélos deux types d'indication de l'usure de la jante.

a) ligne d'indication noire sur la surface de freinage – si la ligne d'indication est interrompue ou effacée suite à l'usure, remplacez immédiatement cette jante.
b) Système d'indication SCR – une déformation de la surface de freinage et l'usure de la cavité de la jante se produisent après usure de la partie latérale de la jante. Le vélo se manifeste par un fort balancement bien que l'enveloppe reste placée de façon sécuritaire.



Usure recommandée de la surface de freinage = 0,35 mm.



Gardez les patins de frein réglés à une distance de 2–4 mm de la jante, avec une légère inclinaison selon la figure. Contrôlez leur usure et si nécessaire, remplacez-les. Enlevez l'huile ou les impuretés accumulées sur la jante et le patin de frein.
Il est très important de régler les freins de façon précise par rapport à la distance de mouvement du levier de frein afin que toute la force de freinage soit utilisée dans cette distance. Si l'effet de freinage maximal n'est pas atteint dans le cadre du mouvement du levier de freinage, vous pourrez perdre le contrôle du vélo, entraînant la mise en péril de votre vie ou de votre santé ou des tierces personnes ou endommager votre vélo.
Avertissement: la conduite dans un terrain mouillé est beaucoup plus difficile que sur un terrain sec. Dans ce cas, l'efficacité des freins est réduite et c'est pourquoi le cycliste devrait se comporter de façon prudente.
Câbles de commande:

Tendez correctement les câbles. Contrôlez-les régulièrement, ne les laissez pas libres et remplacez-les s'ils sont usés. Ne faites en aucun cas de boucles sur les câbles. Utilisez des têtes de câble en aluminium pour protéger les extrémités effilées.

Adaptation de la selle:

Adaptez la hauteur et l'angle de la selle pour votre propre confort. Ne sortez pas la tige de selle plus haut que l'indication d'introduction minimale dans le cadre du vélo. Si la selle tourne dans le cadre, serrez-la à l'aide de la vis de selle. Si la tige de selle est sortie plus haut que l'indication de l'introduction minimale, elle risque de se casser, ce qui peut provoquer une perte de contrôle et la chute. Assurez-vous après toute manipulation de la selle et avant d'utiliser le vélo que vous l'avez dûment fixée car, dans le cas contraire, vous risqueriez la destruction de la selle ou une perte de contrôle et la chute. Effectuez un contrôle régulier et assurez-vous que la selle soit bien fixée.
Une tige de selle mal serrée permet à la selle de tourner ou d'effectuer des mouvements qui peuvent conduire à une perte de contrôle et la chute.

C'est pourquoi:

1) **demandez au vendeur de vous conseiller sur les procédures précises et les techniques de bonne fixation de la tige de selle.**
2) **comprenez et appliquez les bonnes techniques de fixation rapide de la tige de selle.**
3) **contrôlez la fixation de la tige de selle avant chaque sortie.**

Réflecteurs et catadioptres:

Les réflecteurs et catadioptres devraient être montés sur la fourche avant, à l'arrière des pédales et sur les rayons des roues. S'ils sont abîmés, ils devraient être remplacés sans délai.
La conduite dans l'obscurité et dans les moments de visibilité réduite, sans éclairage ou catadioptres adaptés, est dangereuse et peut entraîner des blessures graves ou à la mort.

Cadre:

Contrôlez régulièrement les éventuels dommages de la peinture à la jonction des tubes. Des fissures ou cassures du cadre peuvent se manifester de cette manière.
Remplacez immédiatement le cadre tordu ou cassé car les autres éléments du cadre seront excessivement surchargés, ce qui peut provoquer un grand risque de blessure.

Jeu de direction:

Veillez au bon serrage de l'écrou de sûreté, la fourche doit tourner librement. Serrez les écrous et les vis régulièrement si nécessaire. Contrôlez toutes les parties, vérifiez qu'elles ne soient pas endommagées et veillez au bon montage de toutes les pièces lors du remontage du jeu de direction.
Une modification inappropriée du jeu de direction peut avoir des effets sur les possibilités de conduite et peut causer une perte de contrôle et la chute. Amenez votre vélo chez le revendeur et faites modifier le jeu de direction par un professionnel.

INSTRUCTIONS DE MONTAGE

Couples de serrage recommandés pour les pièces des vélos

Tous les couples de serrage sont indiqués en **Newton-mètre (Nm).** Adressez-vous à votre revendeur si des points ne sont pas clairs.	
Pièce	couple de serrage (Nm)
– câblage, moyeu, cassette –	
Cassette	30–45
Serrage des écrous placés sur l'axe du moyeu au cadre (n'est pas valable pour les types de serrage à fixation rapide)	29–40
Petite roue en régime lent	34–45
– jeu de direction, guidon, selle, tige de selle –	
Vis de la potence pour jeu de direction fileté	19–30
Vis de fixation de la potence (pour le jeu de direction sans filet „ahead")	6–9
Potence - serrage du guidon à l'aide de 4 vis	9–12
MTB – cintres	6–12
Serrage de la selle dans la tige de selle	2 vis 17–19 1 vis 24–30

Pièce	couple de serrage (Nm)
Tige de selle - serrage du collier du cadre. ATTENTION: la tige de selle ne nécessite qu'un serrage minimal pour qu'elle ne glisse pas dans le cadre ou qu'elle n'y tourne pas. Un serrage trop fort pourrait endommager la tige de selle ainsi que le cadre.	5–7
– manivelles, ensemble central, pédale –	
Pédale dans la manivelle	35–40
Shimano® Octalink XTR, serrage de la manivelle, vis (M15 thread) (NON!! Hollowtech II)	40–49
Shimano® Hollowtech II coupelles de l'ensemble central (2004 XTR, XT, Dura-Ace)	34–50
Shimano® Hollowtech II coupelles de l'ensemble central (2004 XTR, XT, Dura-Ace, XT)	10–15
Shimano® Hollowtech II, côté gauche et vis de réglage	0,5–0,7
Serrage de la manivelle sur l'axe (y compris les axes carrés, ISIS -type)	34–45
Ensemble central emboîté	40–50
– dérailleur arrière, dérailleur avant, changement de vitesse –	
STI changement de vitesse au guidon	5,5–8
Changement de vitesse rotatif / changement de vitesse dans la poignée	„Revo" shifter 5,6–7,9
Douille FD (plateau avant)	5,0–6,8
Douille FD (plateau avant), cadres en carbone	1,2–2
FD serrage du câble	4,5–6,8
RD serrage au cadre (plateau arrière)	8–10
RD serrage du câble	3,4
RD serrage des poulies du plateau	3,4–4
– freins -	
Mâchoires de freins (de route)	7,9–10
Mâchoires de freins MTB	5,6–6,8
Patins de freins - à filets	5,6–6,8
Patins de freins - sans filets	7,9–9
Mâchoires de freins MTB, fixation du câble	5,6–7,9
Mâchoires de freins de route, fixation du câble	5,6–7,9
Levier de freins - type MTB	5,6–7,9
Levier de freins - STI, ERGO	5,6–7,9
– freins à disques –	
Disque, rotor sur le moyeu	Hayes® 5,6
Mâchoires de freins hydrauliques / cadre	5,6–7,9
Tuyaux hydrauliques / levier / mâchoires	4,5–6,8

Conversion en d'autres unités:

in-lb. = ft-lb. × 12 in-lb. = Nm × 8.851 in-lb. = kgf-cm / 1.15

RÉGLAGE DU VÉLO SUIVANT LES BESOINS DU CYCLISTE

Votre taille est un facteur décisif pour la détermination de la dimension correcte du cadre dont vous avez besoin. Veillez surtout à prévoir une place suffisante sous l'entre-jambes pour éviter une blessure lors d'une descente rapide du vélo.

Le choix d'un modèle concret est prédéterminé dans une large mesure par la position assise dans laquelle vous allez rouler à vélo. En remplaçant certains composants, vous pouvez adapter le vélo aux proportions de votre corps. Cela concerne surtout la tige de selle, la potence et les manettes de frein.

Toutes les manipulations décrites dans le présent chapitre nécessitent de l'expérience, un outillage approprié, une habileté manuelle et une certaine qualification. Limitez-vous au réglage de la position de la selle, confiez de préférence les autres manipulations à du personnel qualifié. Si vous n'êtes pas content du réglage de votre vélo ou de tout autre composant, contactez votre vendeur.

ATTENTION: Prêtez une attention toute particulière au resserrage des assemblages à vis. Respectez les couples de serrage prescrits car les vis trop peu serrées ou trop resserrées peuvent provoquer une détérioration de la tige de la selle. Utilisez une clé de serrage et ne dépassez jamais le couple autorisé de serrage.

MONTAGE DE LA ROUE AVANT

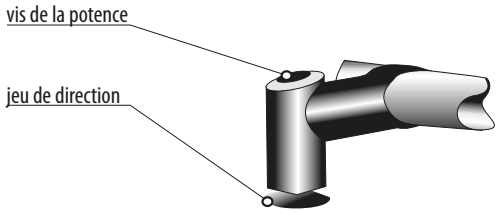
- Libérer la fixation à serrage rapide (écrou).
- Insérez la roue dans les extrémités de la fourche.
- Déplacez le levier de la fixation rapide à 90 degrés par rapport à l'axe de la roue et serrez légèrement l'écrou à oreilles.
- Repoussez le levier de fixation rapide en position fermée (cela devrait être réalisé en appuyant avec le pouce).
- **AVERTISSEMENT: assurez-vous que la roue est maintenue par le mécanisme à fixation rapide ou solidement serrée à l'aide des écrous.**

MONTAGE DU GUIDON

- Desserrez la vis de la potence tant que le cône n'est pas libéré. Introduisez-le dans le tube de la fourche jusqu'au moins le trait de l'introduction minimale!
- Le guidon est perpendiculaire à la roue avant.
- Avant d'effectuer le serrage, étudiez attentivement les couples de serrage prescrits pour la fixation d'un guidon en carbone dans la potence.
- Vérifiez le serrage en tenant la roue avant entre vos jambes et en essayant de tourner le guidon.

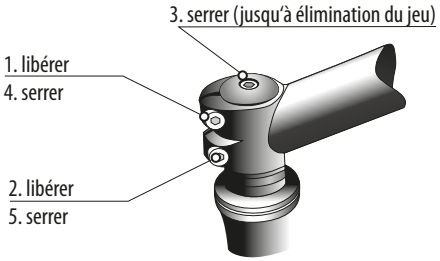
MONTAGE DE LA POTENCE AVEC FILETS DANS LA FOURCHE

- Libérez la vis dans la potence tant que le cône n'est pas libéré. Introduisez-le dans le tube de la fourche avant jusqu'au moins le trait d'introduction minimale!
- Le guidon est perpendiculaire à la roue avant.
- Serrez fort la vis de la potence.
- Vérifiez le serrage en tenant la roue avant entre vos jambes et en essayant de tourner le guidon.
- **ATTENTION: Ne jamais sortir au-dessus du trait indiquant le niveau maximum ou stop.**



MONTAGE DE LA POTENCE "AHEAD" SUR LA FOURCHE

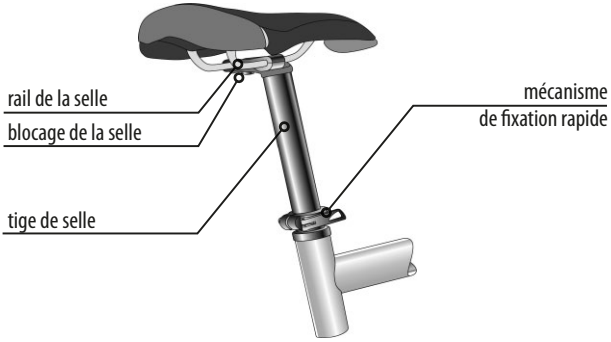
- Libérez les vis frontales et latérales de la potence et la vis du jeu de direction. Introduisez-la sur le tube de la fourche avant.
- Le guidon est perpendiculaire à la roue avant.
- Serrez solidement la vis du jeu de direction dans la potence et toutes les vis de la potence.
- Vérifiez le serrage en tenant la roue avant entre vos jambes et en essayant de tourner le guidon.
- **AVERTISSEMENT: nous recommandons de serrer les vis de la potence à un couple de serrage de 7 Nm. Attention à ne pas trop serrer les vis car cela pourrait provoquer l'endommagement de la potence.**



MONTAGE DE LA SELLE

- Graissez la tige de selle et l'introduisez-la dans le cadre, mais au moins jusqu'au trait d'introduction minimale. Fixez-la à l'aide du mécanisme de fixation rapide ou d'une vis. Étudiez attentivement les couples de serrage prescrits avant d'effectuer le serrage.
- Réglez avec le support l'angle de la selle horizontalement. Serrez les écrous de la selle.
- Essayez de tourner la selle pour contrôler le serrage.

REMARQUE: la selle peut être positionnée proche ou éloignée du guidon. La position peut être obtenue en déplaçant la selle sur le chariot de selle et en bloquant la tige de la selle ou en serrant fortement les écrous. Attention: ne sortez jamais la tige de selle au-dessus du trait indiquant la position maximum ou stop.



RÉGLAGE DE LA POSITION ET DE L'INCLINAISON DE LA SELLE

Votre position assise sur le vélo et un confort de promenade s'y rapportant et la force que vous exercez lors du pédalage, sont déterminés partiellement par la distance entre la selle et le guidon. Cette distance peut être partiellement modifiée par le déplacement des glissières de la selle dans la borne de la tige de selle.

- Pour un pédalage correct, vous avez besoin d'avoir la selle dans une position horizontale. Si vous l'inclinez vers l'avant, vous transférez le centre de gravité plus vers le guidon et votre poids reposera plus sur les mains. Vous devez également tenir compte du fait que vous aurez une tendance à glisser de la selle.

Pour les nouveaux types de tiges de selle, les têtes déterminent tant l'inclinaison que la position verticale de la selle et elles sont immobilisées par une vis centrale à six pans.

Certaines tiges de selle sont équipées de deux vis pour un ajustage plus précis de l'inclinaison. D'autres types sont munis de ce qu'on appelle une vis de serrage de selle, qui a habituellement deux écrous placés sur une tige filetée.

- Desserrez une ou les deux vis dans la partie supérieure de la tige de selle. Tournez les vis de deux à trois tours au maximum à gauche, sinon elles peuvent sortir. Déplacez la selle suivant le besoin vers l'avant ou l'arrière. Vous pouvez la taper légèrement afin qu'elle se déplace.
- Avant de resserrer les vis, vérifiez que la selle se trouve en position horizontale.
  Contrôlez si vous avez serré correctement la tige de selle; prenez la selle sur les deux extrémités et essayez de la tourner. Si vous ne réussirez pas à le faire, cela signifie que tout fonctionne correctement.

ATTENTION: N'oubliez pas que les assemblages à vis doivent être resserrés en fonction d'un couple de serrage déterminé. L'inobservation de ces valeurs peut causer un enfoncement indésirable de la tige de selle ou sa détérioration. Vous trouverez les valeurs prescrites directement sur la selle ou dans les manuels respectifs. Fixez les glissières dans la borne de selle uniquement dans la partie droite pour éviter le desserrage de la selle!

RÉGLAGE DE LA HAUTEUR CORRECTE DE LA SELLE

La hauteur correcte de la selle est celle qui vous offre une efficacité maximale et un confort lors du pédalage. Lors du pédalage, vous ne devriez pas être capables d'étendre entièrement la jambe au point plus bas sinon votre pédalage sera maladroit. Vous pouvez régler la hauteur de la selle de la manière simple suivante. Vous l'obtenez le mieux avec des chaussures munies d'une semelle plate.

- Asseyez-vous sur la selle et mettez un pied sur un patin se trouvant dans une position la plus basse. Dans cette position, la jambe devrait être complètement étendue et les hanches ne devraient être inclinées d'aucun côté.
- Pour le réglage de la hauteur de la selle, desserrez la vis de serrage ou la manette de fixation à serrage rapide de la tige de selle (avant de le faire, consultez le chapitre „Fixations à serrage rapide"). Pour le desserrage de la fixation, utilisez un outillage approprié, tournez tout d'abord de deux ou de trois tours dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre.

Attention: Pour certains modèles de vélos tous terrains, une position plus basse de la selle permet une meilleure maniabilité du vélo. Il est également souhaitable de diminuer la hauteur de la selle lors des descentes brusques sur un vélo tous terrains. Cependant, un passage des parcours plus longs avec une selle dans une position trop basse peut provoquer des affectations douloureuses des rotules de genou.

Maintenant, vous pouvez régler la selle à la hauteur souhaitée.

- **Faites attention et ne retirez pas trop la tige de selle.** Le repère sur la tige de selle doit toujours rester à l'intérieur du tube de selle. La longueur minimale de laquelle la tige de selle doit être introduite dans le tube de selle est 2,5 fois de son diamètre, par exemple la tige de selle ayant un diamètre de 30 mm doit être introduite d'au moins 75 mm dans le tube de selle.
- Pour les éléments en aluminium (cadre, tige de selle), veillez à ce que la partie de la tige de selle qui est introduite dans le cadre soit toujours bien graissée.
- En cas de composants en fibres de carbone, n'appliquez jamais de graisse directement sur la tige de selle ou le tube de selle. Les surfaces de contact doivent être complètement sèches. La graisse pénètre dans la couche superficielle des composants en fibres de carbone en diminuant le coefficient de friction et en augmentant considérablement la solidité du joint des composants donnés. En cas de nécessité, appliquez sur les lieux pareils une pâte de montage spéciale pour fibres de carbone.
- S'il est impossible de déplacer la tige de selle dans le tube de selle, n'utilisez pas une force excessive mais sollicitez le conseil auprès de votre vendeur. Ajustez la selle de manière à ce qu'elle soit parallèle au tube supérieur du cadre.
- En resserrant le manchon de selle, vous resserrez de manière sécurisée la tige de selle. Pour un resserrage suffisant vous n'avez pas besoin d'une force élevée. Dans l'affirmative, cela signifie que la dimension de la tige de selle ne correspond pas aux exigences du cadre.

Attention: Ne roulez jamais avec un vélo muni d'une tige de selle retirée au-delà d'une butée dépassant le maximum ou le repère indiqué. La tige de selle peut se casser ou occasionner une grave détérioration du cadre.

Avez-vous réglé la hauteur de la selle suivant le procédé décrit? Dans l'affirmative, la position de la selle devrait vous convenir entièrement.

- Essayez si vous êtes capables de maintenir un équilibre sûr, asseyez-vous sur la selle et étendez les jambes vers le sol. Si c'est impossible pour vous, baissez la selle afin que la pointe de vos pieds puisse toucher le sol. Le réglage de la selle est une affaire très individuelle. Si vous n'arrivez pas à trouver un réglage correct, contactez votre vendeur.

ATTENTION: Si la position assise vous cause des problèmes, par exemple l'enjambe douloureux, cela peut être dû au type de selle. Votre vendeur dispose d'une large gamme des selles et il vous conseillera pour le choix

MONTAGE DE LA TIGE DE SELLE EN CARBONE

- Ne lubrifiez jamais la tige de selle à l'aide de graisse.
- N'utilisez pour un montage correct que de la pâte de montage spéciale FSA (dynamic assembly paste).

INSTALLATION DES CABLES DE FREIN POUR LES VÉLOS TOUT TERRAIN ET LES VÉLOS DE CYCLO-CROSS

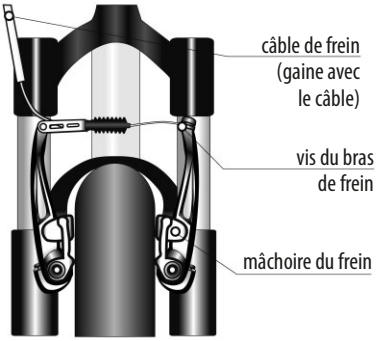
Câble de frein avant:

- Introduisez l'extrémité du câble dans le crochet du levier de frein gauche.
- Passez le câble dans la gaine et le guide du câble, puis serrez la vis du levier de frein.
- Approchez les deux mâchoires de façon à ce que la distance entre les patins de frein et la jante soit de 2-4 mm.
- Puis serrez la vis de la mâchoire du frein tenant le câble.
- Coupez le câble en trop pour qu'il n'en reste qu'environ 40 mm.
- Introduisez le capuchon de protection à l'extrémité du câble et serrez à l'aide d'une pince.
- Serrez le capuchon de protection avec un couple de serrage de 20 Nm.

Câble de frein arrière:

- Le procédé est similaire au montage du câble de frein avant. Le levier de frein droit est destiné pour le frein arrière.

REGLAGE DES FREIN (FREINS "V-BRAKE")



- Les freins sur jante exigent un réglage périodique régulier car ils se détendent et les câbles et patins de frein s'usent. Les patins de frein devraient être à une distance de 2 - 4 mm de la jante. Normalement, le levier de frein arrière est monté sur le côté droit du guidon et le levier de frein avant sur le côté gauche.
- Pour effectuer un meilleur réglage des freins, il faut libérer l'écrou de sûreté de la molette réglable. Pour approcher les patins de frein plus près de la jante, tournez la molette de réglage vers l'extérieur. Si les patins de frein frottent contre la jante, tournez la molette de réglage vers l'intérieur. Contrôlez le réglage des freins.
- Les patins de frein ne doivent jamais toucher le pneu. Cela entraîne son usure rapide.

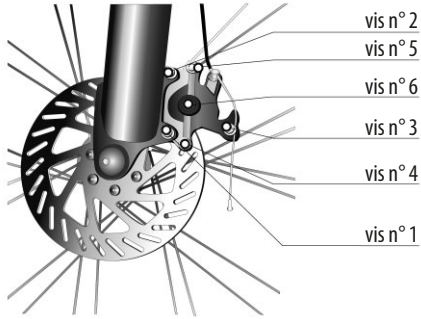
Avertissement: le levier de frein gauche est le frein avant et le levier de frein droit est le frein arrière. Si le frein arrière est à rétropédalage dans le moyeu arrière, le levier du frein avant est placé du côté gauche.

Faites attention aux leviers de frein, il ne faut pas qu'ils puissent être appuyés sur le guidon, car les freins deviendraient à ce moment là inefficaces. Il est nécessaire de les régler lors du réglage des câbles de frein.

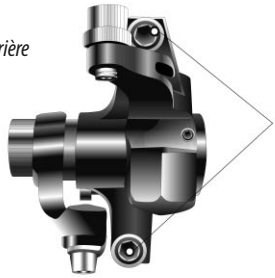
FREIN A DISQUE

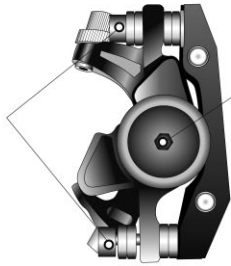
- les vis n° 1 et 2 maintiennent les plaquettes dans la mâchoire (fourche)
- la vis n° 3 permet la fixation du câble de frein
- les vis n° 4 et 5 sont des vis de réglage pour le positionnement des plaquettes par rapport au disque
- la vis n° 6 permet le réglage de la distance entre les plaquettes de frein et le disque

Avertissement: l'efficacité des freins peut être réglée également à l'aide de la molette de réglage du levier de frein!!

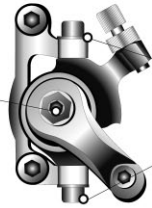


frein à disque à l'arrière



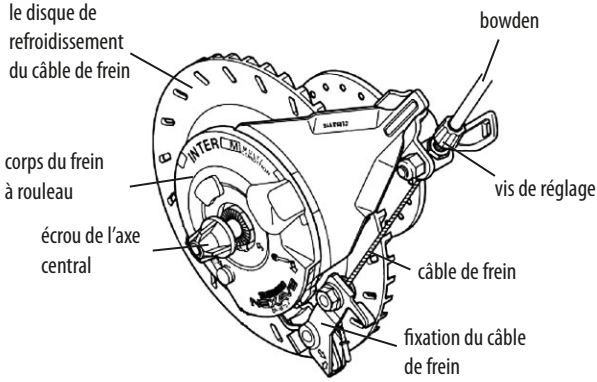


frein à disques à l'avant


vis réglage du jeu entre le disque de frein et la plaquette de frein
réglage de l'inclinaison de l'étrier par rapport au disque de frein

FREIN A ROULEAU

Les freins à rouleaux sont montés sur les vélos de ville. Ces freins n'ont besoin de presque aucun réglage. S'il est nécessaire de régler les freins, utilisez la vis de réglage et réglez légèrement la longueur du câble de frein. Pour desserrer le frein, orientez la vis de réglage contre le sens des aiguilles d'une montre. Pour la tension du câble de frein, orientez cette vis dans le sens des aiguilles d'une montre. Rassurez-vous que le vélo peut tourner librement (lorsque le levier de frein n'est pas engagé).
Si les tours du vélo sont ralentis,rallongez légèrement la longueur du câble de frein en orientant la vis de réglage dans le sens des aiguilles.

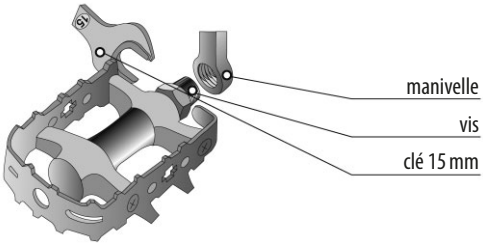

le disque de refroidissement du câble de frein
bowden
corps du frein à rouleau
vis de réglage
écrou de l'axe central
câble de frein
fixation du câble de frein

MANETTE DE FREIN

Les manettes de frein vous permettent de commander les freins. Les vélos de ville ou de trekking ont d'habitude deux manettes de frein qui sont montées sur les guidons. Leur position devrait vous permettre de les commander sans grand effort. Les manettes de frein devraient être aussi montées à portée de vos mains. La position des manettes de frein peut être réglée tant horizontalement que verticalement.

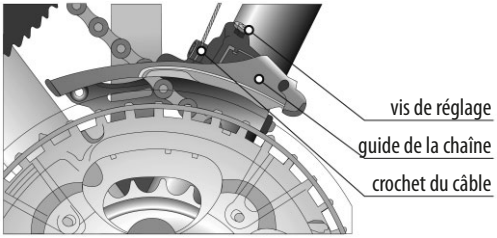
IMPORTANT: La fonctionnalité de vos freins est importante. De ce fait, prenez connaissance détaillée du système de freinage du vélo avant votre première sortie. Avant chaque sortie, contrôlez soigneusement les freins. Avant chaque sortie, contrôlez soigneusement les freins. N'oubliez pas que pour les vélos de ville et de trekking, le frein AVANT est souvent commandé par la manette de frein DROITE et le frein ARRIERE est commandé par la manette de frein GAUCHE (pour les vélos tout terrain et de cyclo-cross, c'est le contraire dans la majorité des cas).

MONTAGE DE LA PEDALE



- Les pédales sont désignées par "R" (droite) et "L" (gauche) sur la tête de vis.
- Graissez les vis des pédales. Vissez la pédale désignée par "R" en tournant à droite (vu des plateaux). Vissez la pédale désignée par "L" en tournant à gauche dans la manivelle gauche.
- Serrez solidement chaque pédale à l'aide de la clé n° 15.
- Serrer à nouveau les deux pédales après avoir effectué environ 50 km.

FONCTIONNEMENT DES DERAILLEURS AVANT ET ARRIERE



Le système des dérailleurs de votre vélo change le rapport de transmission par passage de la chaîne d'un plateau vers un autre. Ne changer les vitesses uniquement qu'en pédalant vers l'avant. Les mouvements les plus souples sont réalisés en pédalant légèrement. Le système des dérailleurs est muni de deux leviers de changement de plateau placés sur le guidon. Le levier droit entraîne le mouvement de la chaîne sur les 6-7-8 ou 9 pignons à l'arrière. Le mouvement du levier vers l'avant fait passer la chaîne du plus petit pignon (l'effort est plus grand) vers le pignon supérieur (le rapport de transmission est plus faible). Le levier gauche entraîne le mouvement de la chaîne sur les trois plateaux à l'avant. Le mouvement vers l'avant du levier gauche fait déplacer la chaîne du plus petit plateau vers le plus grand. Vous apprendrez vite quelles positions utiliser pour les différentes conditions d'utilisation. Ce n'est qu'en essayant que vous appendrez. N'essayez pas de changer de vitesse au moment où vous exercerez beaucoup de pression sur les pédales. Ne pédalez jamais en arrière quand vous changez de vitesse. Cela pourrait provoquer le déraillement de la chaîne. Recommandation: n'utilisez pas un rapport de transmission pendant lequel la chaîne se croise fortement car cela fait souffrir tout le mécanisme de transmission.

DERAILLEUR AVANT

- Le guide de la chaîne doit être aligné avec les plateaux et doit être placé à 1–3 mm au-dessus des dents du plus grand plateau.
- Si le levier du dérailleur avant (à gauche) est dans en position arrière, vérifiez que le câble de changement de vitesse n'est pas trop libre. Le jeu peut être éliminé en libérant la vis de blocage du câble, en tirant le câble avec une pince et en resserrant la vis.
- Si la chaîne saute du plus grand plateau vers la manivelle de droite, serrez d'un ou deux tours la vis supérieure de réglage du dérailleur avant. Effectuez le test de changement de vitesse et refaites le réglage si c'est nécessaire.

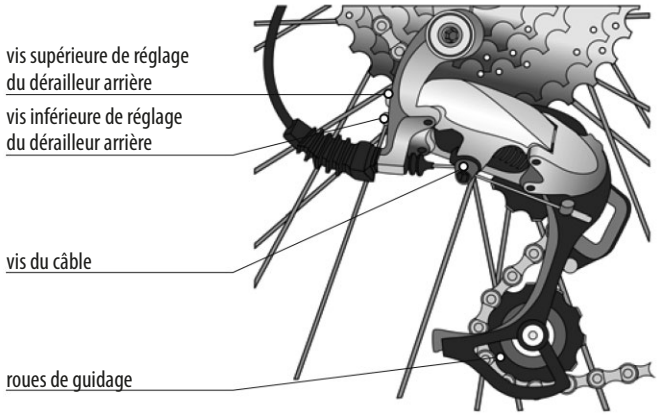
DERAILLEUR ARRIERE

- Levez la roue arrière. Tirez en arrière le levier droit pendant que vous tournez les pédales. La chaîne devrait être positionnée sur le plus petit pignon arrière. Si ce n'est pas le cas, continuez à tourner les pédales et dévissez la vis de réglage supérieure du dérailleur arrière tant que la chaîne ne saute pas sur le plus petit pignon.
- Tout en continuant de faire tourner les pédales, poussez le levier complètement vers l'avant tant que la chaîne ne saute pas sur le second plus petit pignon. Tirez le levier droit vers l'arrière, la chaîne devrait se déplacer librement vers le plus petit pignon. Tout en continuant de faire tourner les pédales, poussez le levier complètement vers l'avant. La chaîne devrait être positionnée sur le plus grand plateau. Si ce n'est pas le cas, continuez à tourner les pédales et tournez la vis de réglage inférieure du dérailleur arrière tant que la chaîne n'arrive pas sur le plus grand pignon.
- Tout en faisant tourner les pédales, tirez le levier un peu en arrière tant que la chaîne n'arrive pas sur le second plus grand pignon. Poussez le levier complètement en avant, la chaîne devrait se positionner facilement sur le plus grand pignon.

AVERTISSEMENT: pour les vélos munis d'un système de déraillement indexé, voir les recommandations de réglage du fabricant.

NOUVELLE REGLAGE DU CABLE

- Le câble peut s'étirer et être la cause d'un mauvais fonctionnement. L'étirement du câble se révèle quand le câble est lâche lorsque les leviers des dérailleurs sont entièrement de retour. Nous nous débarrassons de cet étirement si nous libérons la vis de fixation du câble, nous tirons solidement le câble et resserrons la vis de fixation.

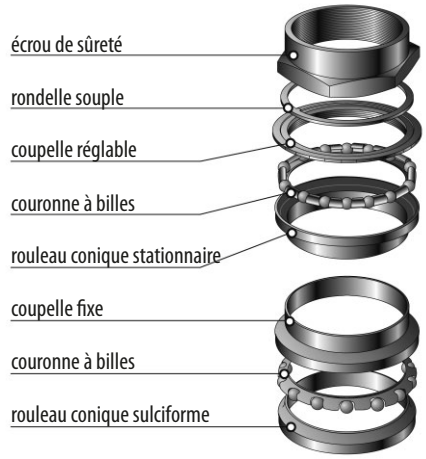

vis supérieure de réglage du dérailleur arrière
vis inférieure de réglage du dérailleur arrière
vis du câble
roues de guidage

REGLAGES DES ROULEMENTS

Votre vélo tout terrain possède quatre jeux de roulements qui exigent un réglage et un graissage:

1) jeu de direction
2) ensemble central (pédalier-axe)
3) roulements des moyeux des roues
4) roulements des pédales

Vérifiez souvent les roulements, notamment après une utilisation sur un terrain difficile. L'intervalle de service dépend du nombre de kilomètres effectués et des conditions de la conduite. Bien que les roulements soient étanches, aucune protection utilisée sur un vélo n'est tout à fait résistante à l'eau. Avec un peu d'habileté et les bons outils vous devriez être capable de graisser et régler vous-même les roulements.



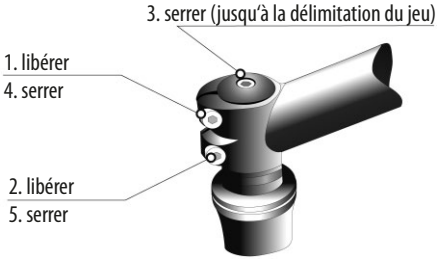
FRANÇAIS

JEU DE DIRECTION

- Enlevez la roue avant pour le contrôle de la direction. La fourche devrait tourner librement mais sans avoir de jeu.
- Si les roulements ont besoin d'être réglés, libérez l'écrou de sûreté à l'aide de deux clefs plates. Serrez ou libérez la petite couronne réglable. Fixez l'écrou de sûreté et effectuez un contrôle.
- Démontez le guidon pour le graissage des roulements. Enlevez l'écrou de sûreté et la petite couronne réglable. Sortez la fourche du cadre et enlevez les deux cages à billes. Nettoyez la graisse sur toutes les pièces et contrôlez l'usure et les traces de rouille des roulements. Graissez à nouveau toutes les pièces, surtout une couche suffisante sur les joints annulaires. Installez une cage à billes sur la fourche. Introduisez de nouveau la fourche dans le cadre et vérifiez que la bague soit bien tombée au fond de la petite couronne stationnaire. Installez la seconde cage à billes sur le rouleau conique stationnaire. Vissez la petite couronne réglable vers le bas tant qu'il existe un jeu. Vissez l'écrou de sûreté.

REGLAGE DU JEU DE DIRECTION "AHEAD"

- Libérez les vis dans la potence et la vis du jeu de direction.
- Le guidon est perpendiculaire à la roue avant.
- Serrez fort la vis du jeu de direction dans la potence et toutes les vis de la potence.
- Vérifiez le serrage en tenant la roue avant entre vos jambes et en essayant de tourner le guidon.



MOYEUX

- Enlevez la fixation à serrage rapide.
- Dévissez l'écrou de sûreté, la rondelle souple et le cône du côté du petit axe. Sortez librement la tige du centre du moyeu et sortez les roulements à billes.
- Vérifiez que les chemins de roulement des billes ne soient pas endommagés ou rouillés (éventuellement les remplacer).
- Graissez à nouveau le boîtier du moyeu et placez-y des roulements.
- Remettez la tige. Vissez le cône tant que vous ne touchez pas les roulements à billes. Remettez la rondelle souple et l'écrou de sûreté. Faites tourner la tige. Il devrait tourner sans jeu ni grippage. Réglez à nouveau si nécessaire, serrez l'écrou de sûreté. Montez le mécanisme de fixation rapide.

FIXATIONS A SERRAGE RAPIDE

Bien que ces fixations soient dotées d'un mécanisme simple, leur utilisation incorrecte est une cause répétée d'accidents. Assurez-vous que les manettes de resserrage des deux fixations à serrage rapide sont orientées vers le côté opposé à celui de la chaîne.

Fixation sécurisée des composants:

- Ouvrez la manette de la fixation à serrage rapide. Sur la manette, vous devriez lire „Open" (Ouvert). Si vous voulez fermer le moyeu à serrage rapide, tirez de nouveau la manette vers vous. Sur le côté extérieur de la manette, vous devriez lire „Close" (Fermé). Au début du processus de serrage jusqu'à environ la première moitié, la manette devrait se déplacer facilement, par exemple sans fixation du vélo.
- Pendant la seconde moitié, la force nécessaire pour le mouvement de la manette peut s'accroître considérablement.
- A la fin du trajet, la manette peut se déplacer très difficilement, de ce fait utiliser la pointe du doigt alors que les doigts doivent entourer une des parties fixes telles que la fourche ou la construction arrière et non le disque de frein ou les jantes. Dans la position finale, la manette devrait être parallèle à la roue et ne devrait pas être orientée vers les côtés. La manette devrait être resserrée tout près au cadre afin qu'elle ne s'ouvre pas spontanément.
- Pour vérifier si la manette est bien resserrée, essayez de la faire tourner en position fermée.

- Exercez un effort sur l'extrémité de la manette comme si vous vouliez décrire un cercle. Si vous pouvez tourner légèrement la manette, le vélo n'est pas bien resserré. Ouvrez de nouveau la manette et déplacez légèrement l'écrou de serrage d'un demi-tour pour une augmentation du resserrage préalable.
- Fermez la manette et vérifiez si le vélo est bien resserré. Si vous ne pouvez plus tourner la manette, le vélo est correctement resserré.
- A la fin, soulevez le vélo de telle manière que les roues se trouvent quelques centimètres au-dessus du sol et tapez légèrement l'enveloppe. Si le vélo est correctement resserré, il restera bien fixé dans la fourche.

ATTENTION: Les fixations à serrage rapide qui ne sont pas bien fermées peuvent provoquer un desserrage des composants de serrage et un accident.

Si votre vélo est équipé d'un axe fixe, n'oubliez pas de consulter attentivement les documents appropriés livrés par le fabricant de la fourche et des roues. Votre vendeur vous fournira aussi des informations nécessaires.

ENSEMBLE CENTRAL (PÉDALIER-AXE DE PÉDALIER)

Axe central emboîté sans entretien

Votre vélo est muni d'un ensemble central emboîté et il faut vérifier de temps en temps qu'un jeu ne s'y soit pas formé. Ce type d'ensemble central est sans entretien.
Avertissement: la coupelle fixe possède un filet.

PEDALIER

- Faites tourner chaque pédale et contrôlez qu'elle ne frotte pas ou ne fasse pas de bruit. Les roulements de la pédale ont rarement besoin d'un entretien mais si c'est nécessaire, veuillez lire la suite.
- Dévissez la pédale de la manivelle, enlevez le couvercle de protection, l'écrou de sûreté et les joints. Dévissez le cône et sortez la vis du moyeu de la pédale. Nettoyez la graisse de toutes les pièces et vérifiez qu'il n'y ait pas d'usure.
- Graissez les petites couronnes de roulements et remettez le même nombre de billes de chaque côté. Revissez le cône sur la vis, tournez à l'aide de la vis pour serrer le petit cône sur les billes. Replacez les joints et l'écrou de sûreté. Vérifiez le jeu et les frottements. Adaptez le petit cône et serrez l'écrou de sûreté, montez les pédales sur les manivelles.

VELOS D'ENFANTS

Les vélos d'enfants sont fabriqués selon la norme européenne EN ISO 8098, qui concerne les vélos d'une hauteur maximale de la selle supérieure à 435 mm et inférieure à 635 mm.

Réglage correct

Les vélos d'enfants sont destinés à être utilisés sur les terrains de jeu et sur les aires délimitées et seulement sous la surveillance des parents ou des personnes qui gardent les enfants. Ces vélos ne sont pas destinés à être utilisés sur les voies publiques. Si vous laissez l'enfant à vélo sans surveillance, il risque de se blesser et parfois mortellement.

NE LAISSEZ JAMAIS L'ENFANT SANS SURVEILLANCE!!!

Nous recommandons d'utiliser impérativement à chaque fois un casque certifié. La charge recommandée pour un vélo d'enfant est inférieure à 25 kg, y compris les bagages. SVP, prêtez attention, avant la première utilisation, au bon réglage de votre nouveau vélo.

Réglez la hauteur de la selle de façon à ce que l'enfant atteigne confortablement le guidon, à ce qu'il ne soit pas trop droit ou au contraire trop „allongé". Mais ne sortez jamais le guidon au-dessus du trait indiqué (indiqué par des rainures et le mot STOP ou MAX). Expliquez de façon compréhensible à l'enfant que le vélo comprend un frein arrière à actionner avec le pied. Le levier du frein avant est situé du côté droit du guidon. Ne jamais freiner qu'avec le frein avant.

EQUIPEMENTS SPECIAUX DES VELOS D'ENFANTS

Les vélos d'enfants sont équipés par le fabricant de stabilisateurs (petites roues stabilisatrices – de balance). Ces petites roues stabilisatrices sont destinées à faciliter l'utilisation du vélo par votre enfant. Elles contrebalancent le déséquilibre du jeune cycliste, elles aident à mieux maîtriser le vélo et à en faire plus facilement. Le jeune cycliste peut mieux se concentrer sur la conduite du vélo et apprend à freiner. Les petites roues stabilisatrices doivent être contrôlées pour que les vis fixant les supports au cadre du vélo ne soient pas desserrées et que les petites roues soient suffisamment fixées aux supports. Les vis non serrées peuvent causer un fonctionnement incorrect des roues stabilisatrices. Cela pourrait provoquer leur libération et par la suite une chute et des blessures possibles voire la mort.

serrer à l'aide
de la clé 14/15

Les vélos sont équipés d'un frein arrière par rétropédalage pour faciliter et rendre le freinage du jeune cycliste plus confortable. Apprendre à l'enfant à freiner sur son vélo est une nécessité pour la future utilisation du vélo. C'est pourquoi il faut prêter suffisamment de temps à la formation avant d'être sûr que votre enfant soit capable d'arrêter le vélo en toute sécurité. Grâce au mouvement des pieds sur les pédales dans le sens des aiguilles d'une montre, le vélo est mis en mouvement vers l'avant. Pour l'arrêter, il suffit d'appuyer sur les pédales dans le sens contraire, c'est à dire le sens contraire des aiguilles d'une montre. Cela entraîne le ralentissement du vélo jusqu'au blocage complet du vélo.

FOURCHE AMORTIE

Si vous souhaitez maintenir un fonctionnement parfait de la fourche amortie, il est important d'assurer un entretien régulier, notamment des surfaces de frottement entre les tubes intérieur et extérieur. Le pare poussière évite l'accès des impuretés aux surfaces de frottement et ne doit pas être endommagé. Il doit protéger toute la surface de frottement. Pour le lavage de la fourche, il convient d'utiliser une brosse fine et de l'eau savonneuse tiède. Avertissement: pendant le lavage, l'eau ne doit pas entrer entre les tubes intérieur et extérieur de la fourche.

GRAISSAGE DE LA FOURCHE

La nouvelle fourche amortie comprend l'ensemble des amortisseurs lubrifiés par une couche de graisse. Cette couche de graisse doit toujours être présente. La fourche est graissée après chaque utilisation dans un environnement humide (boue, sable mouillé, pluie). Si vous n'avez pas d'expérience dans l'entretien et la réparation des fourches, confiez ces opérations à des spécialistes qualifiés.

CADRE SUSPENDU

Entretien: après utilisation sur des terrains boueux, il faut nettoyer toutes les parties mobiles du cadre, ce qui prolongera leur durée de vie. Contrôlez tous les 150 km les différents composants du cadre. Si certaines pièces sont usées, effectuez leur remplacement pour ne pas endommager le cadre lui-même. N'oubliez pas de contrôler le serrage des vis des différentes parties et le graissage des roulements de l'ensemble d'amortissement.

GRAISSAGE

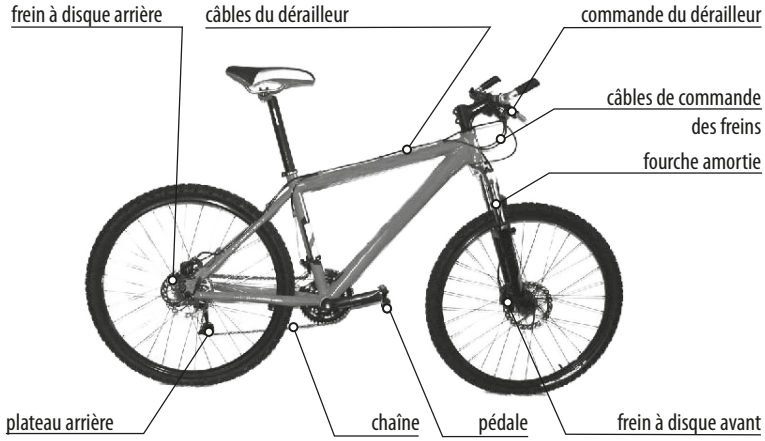
Votre vélo possède de nombreuses parties mobiles qui sont exposées à tout moment aux effets de la nature. Le nettoyage
Les pièces suivantes doivent être régulièrement graissées:

- chaîne
- dérailleur avant
- dérailleur arrière
- câbles de commande du changement de vitesse
- mâchoires de frein, câbles et commande des freins
- fourche telescopique
- ensemble d'amortissement

GARANTIE – PRINCIPES GENERAUX

1) **La société BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o.,** garantit tous ses produits dans les limites indiquées dans le bon de garantie.
2) **La société BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o.,** corrigera à ses frais tous les défauts causés par un matériau, un traitement, une construction et un montage défectueux qui pourront apparaître pendant la période de garantie. La garantie ne concerne pas les dommages causés par un accident, une surcharge excessive du cadre ou du vélo, par une mauvaise utilisation, manipulation ou entretien autre que celui déterminé dans la notice d'utilisation, par un stockage défectueux ou une réparation réalisée de manière non professionnelle.
3) Le produit est transmis par le fabricant au consommateur dans un état parfait et il est prêt à être utilisé.
4) La garantie doit être appliquée sans délai. Une réparation sous garantie sera réalisée par le service dans un délai de 30 jours au maximum. La période de garantie sera prolongée de la durée de la réparation pour cause de garantie. Le fabricant du vélo n'est pas responsable d'un dommage causé par un défaut créé et n'existant pas au moment où le fabricant a commercialisé le produit et qui ne s'est plus produit et n'est pas responsable d'un dommage causé par un comportement ou un oubli de l'utilisateur ou est causé par une personne dont il est responsable. Ce comportement ou oubli sous-entend notamment le non respect des principes mentionnés dans cette notice d'utilisation.

Le fabricant du vélo n'est pas responsable d'un dommage créé à cause d'un défaut qui n'existait pas au moment où le fabricant a commercialisé son produit ou qui s'est produit plus tard et n'est pas responsable d'un dommage causé par l'utilisateur suite à son comportement ou oubli ou par une personne dont l'utilisateur est responsable. Ce comportement ou oubli sous-entend notamment le non respect des principes mentionnés dans cette notice d'utilisation.



FRANÇAIS

RECONNAISSANCE DE LA GARANTIE – CAS CONCRETS

Cadre et fourche avant fixe – La garantie concerne un défaut du matériau, ses soudures et la rouille. La garantie ne peut pas être appliquée pour les dommages causés par un accident ou une réparation non professionnelle. La déformation des bras et extrémités vers l'avant, l'arrière ou sur les côtés est toujours causée par des surcharges ou des accidents.

Direction – La garantie concerne un défaut du matériau. Pas de reconnaissance au niveau des déformations du pied de la potence lors de sa sortie au-dessus du trait.

Ensemble central – La garantie couvre un défaut du matériau et son traitement thermique. Le réglage courant ne fait pas l'objet de réparation sous garantie. Des filets déformés ou arrachés des pièces ni le carré des manivelles abîmé ne sont reconnus.

Pédales – La garantie concerne un défaut du matériau. La garantie ne peut pas être appliquée pour un cadre cassé, l'axe de la pédale tordu ou la pédale arrachée de sa manivelle.

Pneus – La garantie concerne un défaut de fabrication (enveloppe tordue, etc.). La garantie ne peut pas être appliquée pour une enveloppe usée par des patins de frein, pour une usure suite à son utilisation ou au freinage.

Roues – La garantie courante couvre un défaut du matériau (jante cassée, moyeu, pignon, axe, rayon - avant 30 jours), y compris les défauts du traitement de surface.

Freins, plateaux et dérailleur avant – La garantie concerne un défaut du matériau. La garantie ne concerne pas le réglage de ces éléments. Le réglage est partiellement modifié par le stockage, la manipulation et l'utilisation et sa réalisation fait partie de l'entretien courant.

Selle, tige de selle – La garantie reconnaît un défaut du matériau, cela est évalué au niveau de la réalisation de la fonction. Les rainures causées par le déplacement de la tige de selle ne peuvent faire l'objet d'une réclamation.

Chaînes – Un défaut du matériau ou la rupture de la chaîne font l'objet de la garantie. La garantie ne concerne pas l'usure courante ou la réduction du fonctionnement suite à un entretien négligé.

Catadioptres – Des catadioptres arrachés ou cassés ne font pas l'objet de la garantie.

Cadre entièrement amorti – La garantie concerne la matière, les soudures et les différentes parties mobiles. Il n'est strictement pas possible de l'appliquer pour des dommages créés par:

- **un accident**
- **une activité sportive de compétition**
- **une surcharge dans des conditions extrêmes (descente dans un terrain difficile, utilisation dans l'eau et la neige)**
- **l'exposition aux intempéries (à la pluie, au soleil, stockage dans un endroit humide)**
- **une réparation non professionnelle**
- **l'utilisation à deux**
- **un endommagement forcé**
- **des sauts pendant l'utilisation**
- **un entretien insuffisant**

La garantie ne concerne pas les parties mobiles des mécanismes si elles n'ont pas été suffisamment serrées et si malgré cela le vélo a été quand même utilisé. Ces pièces s'usent pendant leur utilisation et c'est pourquoi il faut assurer leur entretien régulier.

Avertissement: si vous n'avez pas d'expérience de la réparation des cadres entièrement amortis, confiez le service à un mécanicien qualifié.

Chaque chute peut mettre en danger votre vie ou votre santé ou celles de tierces personnes et causer des dommages à votre vélo. Cet avertissement ne devrait jamais être oublié pendant l'utilisation du vélo!

IMPORTANTS AVERTISSEMENTS

Les appels en garantie ne concernent pas l'entretien courant du vélo:

1. manivelles libres sur l'axe central (vis centrale desserrée)
2. jeu dans l'ensemble de direction (écrous de sûreté dans le jeu de direction non serrés)
3. mauvais fonctionnement des freins (causé par leur utilisation et l'usure des patins de frein, par l'étirement des câbles de frein)
4. déraillage de la chaîne (causé par un mauvais changement de vitesse, par le croisement de la chaîne et le déraillage ou par le frottement contre d'autres roues dentées)
5. mauvais fonctionnement du dérailleur avant ou dérailleur arrière (sortie des câbles de commande et entretien régulier insuffisant)
6. jeu dans les moyeux avant et arrière (cônes dans les moyeux non serrés)

BON DE GARANTIE

GARANTIE POUR LE CADRE ET LES COMPOSANTS - 24 mois pour le cadre - 24 mois pour les composants

PRINCIPES GENERAUX

La société BIKE FUN INTERNATIONAL, s.r.o., confirme que le vélo du type mentionné et du numéro de fabrication indiqué correspond aux normes d'Etat et aux règlements techniques. Une garantie est proposée pour ce vélo à l'utilisateur final et cela à partir du jour de la vente. La période de garantie est prolongée de la période pendant laquelle sont effectuées les réparations au titre de la garantie. La société réparera à ses frais tous les défauts nés suite à un défaut de matériau, de traitement, de construction et de montage. Les réparations au titre de la garantie seront réalisées par la société dans les délais fixés par les règlements correspondants.

CONDITIONS DE LA GARANTIE

- le produit doit être exclusivement utilisé dans l'objectif pour lequel il a été fabriqué
- le produit doit être correctement stocké et entretenu selon la notice d'utilisation
- il faut, pour faire jouer la garantie, présenter le bon de garantie dûment complété, le vélo doit être complet et propre
- la garantie doit être appliquée sans délai auprès de l'organisme commercial où le produit a été acheté

DISPARITION DU DROIT A LA GARANTIE

- s'il a été constaté que les dommages occasionnés au produit n'ont pas été causés par une faute du fabricant mais par la faute de l'utilisateur (accident, réparation non professionnelle, mauvais stockage, etc.)
- par la non-application du droit à la garantie pendant la période de garantie
- si le produit n'a pas été utilisé correctement et entretenu selon la notice d'utilisation
- si le bon de garantie dûment rempli n'est pas présenté lors de la demande d'application du droit à la garantie
- l'usure courante des différentes pièces ne fait pas partie de la garantie

Distribué par VALDENAIRE SA (BP80103 88204 REMIREMONT CEDEX France)
Tous les vélos sont conformes aux exigences de sécurité (normes EN)

ZÁRUČNÍ LIST / ZÁRUČNÝ LIST / LETTER OF GUARANTEE / GARANTIESCHEIN / ГАРАНТИЙНЫЙ ТАЛОН / PRZEGLĄDY GWARANCYJNE / BON DE GARANTIE

Datum převzetí dílu Dátum prevzatia súčasti Date of component acceptance Datum der Komponentenübernahme Дата обращения Data złożenia roweru Date de réception des pièces	Název dílu v záruce a popis problému Názov súčasti v záruke a opis problému Identification of component under guarantee and problem description Bezeichnung des Teils in der Garantie und Problembeschreibung Наименование детали и описание проблемы Nazwa części obejmujących gwarancję oraz opis naprawy Désignation de la pièce sous garantie et description du problème	Razítko a podpis prodejce Pečiatka a podpis predajcu Seal and signature of the Seller Stempel und Unterschrift des Verkäufers Печать и подпись продавца Pieczątka i podpis sprzedawcy Tampon et signature du vendeur	Razítko a podpis výrobce Pečiatka a podpis výrobcu Seal and signature of the Manufacturer Stempel und Unterschrift des Herstellers Печатка и подпись продавца Pieczątka i podpis producenta Tampon et signature du fabricant

Tento záruční list vyplní prodejce. Při reklamaci předložte tento řádně vyplněný záruční list. Jestliže nebude k dílům přiložen tento záruční list, nebude vaše reklamace vyřízena a budou zaslány na vaše náklady zpět.
Tento záručný list vyplní predajca. Pri reklamácii predložte tento riadne vyplnený záručný list. Ak nebude k súčastiam priložený tento záručný list, nebude Vaša reklamácia spracovaná a súčasti budú na Vaše náklady poslané späť.
This Letter of Guarantee is to be completed by the Seller. When applying a claim, please submit this properly completed Letter of Guarantee. If this Letter of Guarantee is not attached to the components, it will be impossible to accept your claim and the components will be sent back at your expense.
Dieser Garantieschein ist vom Verkäufer auszufüllen. Bei der Beanstandung ist dieser ordnungsgemäß ausgefüllte Garantieschein vorzulegen. Wird dieser Garantieschein den Teilen nicht beigelegt, so wird Ihre Beanstandung nicht erledigt und die Teile werden auf Ihre Kosten zurück gesendet.
Настоящий гарантийный талон заполняет продавец. В случае возникновения гарантийного случая, необходимо предъявить данный гарантийный талон, заполненный надлежащим образом. Если обращение по гарантийному случаю не сопровождается данным гарантийным талоном, ваша претензия не будет удовлетворена и все расходы несет покупатель.
Sprzedawca powinien wypełnić w całości niniejszą tabelę. Brak wypełnionej gwarancji lub nieprawidłowo wypełniona gwarancja powoduje, że naprawa odbywa się na koszt właściciela ponieważ producent nie ma podstaw do rozpatrzenia zgłoszonej usterki.
Ce bon de garantie sera rempli par le vendeur. Veuillez présenter ce bon de garantie dûment complété lors de la demande de garantie. Si ce bon de garantie n'est pas joint aux pièces, votre demande de garantie ne sera pas réglée et le produit vous sera retourné à vos frais.

Model kola / Model bicykla / Bicycle model Fahrradmodell / Модель велосипеда / Model roweru / Modèle du vélo	Výrobn číslo rámu / Výrobné číslo rámu / Frame Serial No. Rahmen-Fertigungsnummer / Заводской номер рамы / Numer ramy Numéro de fabrication du cadre	Datum prodeje / Datum predaja / Date of sale Verkaufsdatum / Дата продажи / Data sprzedaży / Date de la vente .....
Adresa zákazníka / Adresa zákazníka / Address of the Customer / Kundenanschrift / Адрес покупателя / Adres właściciela roweru / Adresse du client		Telefon / Telefón / Phone No. Telefon / Телефон / Numer telefonu / Téléphone .....

Ve vlastním zájmu tento záruční list pečlivě uschovejte a předkládejte při každé reklamaci. / Tento záručný list si vo vlastnom záujme starostlivo uschovajte a predkladajte ho pri každej reklamácii. / In your own interests, please save this Letter of Guarantee carefully and submit it in case of any claims. / Dieser Garantieschein ist im eigenen Interesse sorgfältig aufzubewahren und bei jeder Beanstandung vorzulegen. / Данный талон необходимо бережно беречь и предъявлять в случае каждого обращения. / Jest w interesie właściciela roweru, aby to świadectwo gwarancji Cate zostało starannie wypełnione. Pozwala to wówczas na rozpatrywanie reklamacji. / Dans votre propre intérêt, gardez précieusement ce bon de garantie et présentez-le à chaque demande de garantie.

BIKE FUN INTERNATIONAL s.r.o.
Areál Tatry 1445/2
742 21 Kopřivnice
tel.: +420 591 003 630
fax: +420 591 003 600
info@bikefunint.com
www.bikefunint.com